PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

39 (1713) ● 23.09.1984 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA



Droga startowa nr 3 na warszawskim Okęciu. Zdjęcie: KAZIMIERZ LIPSKI

Z LOTU PO KRAJU

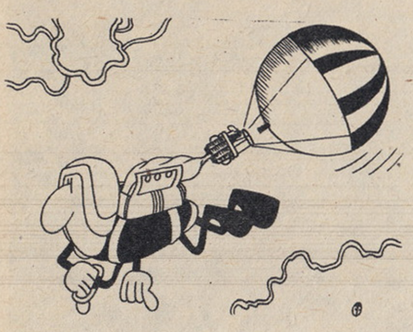
MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONÓW NA OGRZANE POWIETRZE W LESZNIE

W dniach 7—9 września br. odbyły się w Lesznie Wlkp. II Międzynarodowe Zawody Balonów na Ogrzane Powietrze. Startowało 5 balonów. Rozegrano 3 konkurencje. Wyniki: 1. **Klaus Hesse** (RFN), balon TRADITION — 1 885 pkt.; 2. **Jalava Risto** (Finlandia), TAO — 1 783 pkt.; 3. **Emil Torocsik** (Węgry), MALEV — 1 530 pkt.; 4. **Eugeniusz Olszański** (Polska), CANON — 1 493 pkt.; 5. **Jan Kunovsky** (CSRS), OVO AB-1 — 1 172 pkt.

AEROBUS A.310 SWISSAIRU NA OKĘCIU

6 września br. o godz. 14.37 wylądował na warszawskim Okęciu aerobus nowej generacji, A.310 szwajcarskich linii lotniczych Swissair, wiozący w rozkładowym locie ok. 60 pasażerów z Zurychu do Warszawy i 142 dalej do Moskwy. Swissair uczcił pierwsze lądowanie jednego z 6 swych najnowszych samolotów w Warszawie, zapraszając przedstawicieli polskich władz lotniczych i dziennikarzy na krótkie spotkanie w Międzynarodowym Dworcu Lotniczym, a następnie na szampana na pokładzie A.310, prezentując samolot i jego załogę. Dyrektor warszawskiego biura Swissairu, **Jean-Francois Borel**, podkreślił fakt bardzo dobrze układającej się współpracy szwajcarskiego przewoźnika z naszymi władzami lotniczymi.

Aerobusu A.310 użyto w rejsie 6 września wyjątkowo, z powodu bardzo licznej grupy pasażerów lecących tego dnia do Moskwy. Nie przewiduje się, by w najbliższym czasie samoloty te zastąpiły latające regularnie na tej trasie DC-8-81 Swissairu.



Rys. W. Fuglewicz

HARCERSKI BALON NA OGRZANE POWIETRZE W KRAKOWIE

Społeczny Komitet Popularyzacji Latania Balonem ZHP-Kraków zawiadomił nas, że w sierpniu — za pośrednictwem przedstawicieli: mgr. **Waldemara Wilka** z PEZETEL, **Eugeniusza Olszańskiego** z Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego MK oraz harcmistrza PL, mgr. inż. **Wojciecha Bąka** reprezentującego użytkownika ZHP — sprowadzony został do Krakowa drugi w Polsce balon na ogrzane powietrze o pojemności 2 253 m³, typu AX-7 (w klasyfikacji FAI). Aerostat o nazwie Harcerz, z emblematami lilijek, zaprojektowany barwnie przez artystkę malarkę **Helenę Korzec**, służyć będzie popularyzacji lotnictwa w Aeroklubie Krakowskim. Pierwszy wzlot balonu Harcerz nastąpi 29 września br. po południu w Krakowie na Błoniach, o czym napiszemy oddzielnie.

OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ W RYBNIKU

Dla uczczenia 40-lecia PRL i 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego przeprowadzono w dniach 28 czerwca — 2 lipca w Aeroklubie Rybnickiego Okręgu Węglowego Ogólnopolskie Zawody w Akrobacji Samolotowej o Puchar Prezydenta Rybnika. Na starcie stanęło 9 zawodników, którzy na samolotach Zlin-526 AFP, w trudnych warunkach atmosferycznych, rozegrali trzy konkurencje — wiązanki: obowiązkowa znana, dowolna, obowiązkowa nieznana.

Wyniki: 1. **Jerzy Makula** (Rybnik) — 12 565 pkt.; 2. **Janusz Kasperek** (Świdnik) — 12 545; 3. **Marek Szuba** (Rybnik) — 12 202; 4. **Tadeusz Mężyk** (Rybnik) — 11 862; 5. **Adam Labus** (Katowice) — 11 257; 6. **Henryk Makula** (Rybnik) — 10 888; 7. **Zbigniew Żurek** (Radom) — 10 374; 8. **Ryszard Naturalny** (Częstochowa) — 10 355; 9. **Mirosław Zaliński** (Warszawa) — 8 832.

Należy podkreślić, że wyniki obliczano przy pomocy komputera w Centralnym Ośrodku Informatyki Górnictwa, Oddział Nr 6 w Rybniku, co wydatnie usprawniło pracę komisji sędziowskiej, za co organizatorzy zawodów dziękują za naszym pośrednictwem Dyrekcji wspomnianego wyżej Ośrodka.

IV LOTNIOWE MISTRZOSTWA POLSKI

W dniach 27.08.—2.09. br. odbyły się na Żarze, w obsadzie międzynarodowej, IV Lotniowe Mistrzostwa Polski. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężyli: 1. **Ladislav Kaspar** (CSRS) — 3 081 **pkt.**; 2. **Laco Kormos** (CSRS) — 3 039; 3. **Józef Korol** (A. Wrocławski) — 2 506; 4. **Michał Ornatkiewicz** (A. Krakowski) — 2 141; 5. **Zbigniew Handerek** (A. Bielsko-Bialski) — 1 877. Klasyfikacja drużynowa: 1. Aeroklub Śląski (**A. Wieniawa-Leszczyński, R. Zamarło, K. Grzyb**) — 4 115 pkt.; 2. Aeroklub Krakowski (**H. Falandysz, M. Ornatkiewicz, T. Okręglicki**) — 3 379; 3. Aeroklub Słupski (**Z. Daszkiewicz, Z. Zalewski, Z. Konieczny**) — 2 500. Lotniowym mistrzem Polski został **J. Korol**, wicemistrzami — **M. Ornatkiewicz** i **Z. Handerek**.

Na zakończenie zawodów pilot lotniowy Aeroklubu Śląskiego, **Ryszard Zamarło**, wykonał przelot 56 km, co stanowi nowy rekord Polski.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE O PUCHAR ROW

W Aeroklubie Rybnickiego Okręgu Węglowego odbyły się w dniach 23—26 sierpnia br. międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar ROW ufundowany przez Zarząd Miejski ZSMP w Rybniku. Startowało 27 zawodników z aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Gliwickiego, ROW, Śląskiego, Tatrzańskiego, Wrocławskiego oraz Previdza w Czechosłowacji. Rozegrano cztery konkurencje.

Wyniki: skoki celnościowe — 1. ex aequo **Irena Szwedek** (Rybnik), **Vlastimil Zamečnik** (CSRS), 3. **Renata Gładysz** (Wrocław); akrobacja — 1. **Józef Spieszny** (Nowy Targ), 2. **Marek Groborz** (Rybnik), 3. **Vlastimil Zamečnik** (CSRS); dwubój — 1. **V. Zamečnik** (CSRS), 2. **I. Szwedek**, 3. **Krzysztof Silus** (Katowice); drużynowo — 1. Aeroklub ROW, 2. Aeroklub Tatrzański, 3. Aeroklub Gliwicki.

MIECZYSŁAW TWARDOWSKI WICEMISTRZEM EUROPY

W dniach 25 sierpnia — 1 września br. przeprowadzono w miejscowości Suceava w Rumunii Mistrzostwa Europy Modeli Kosmicznych. Wzięli w nich udział także modelarze polscy: **Mieczysław Twardowski** (Słupsk), **Andrzej Łyżwiak** (Gdańsk) i **Ryszard Smolicz**. W klasie modeli rakietowych (S7) **Mieczysław Twardowski** zajął drugie miejsce, zdobywając tytuł wicemistrza Europy, a zespół polski uplasował się drużynowo na trzecim miejscu; w klasie rakiet wysokościowych (S5C) nasi modelarze zajęli drużynowo drugie miejsce.

LOT W LUBLINIE

Tylko jeden miesiąc pracy potwierdził, jak słuszna była myśl otwarcia biura LOTU w Lublinie. Wielu bowiem nadal sądzi, że lotnicze bilety i dokonywanie rezerwacji na przelot ma sens tylko tam, gdzie jest lotnisko. Lublin to nie tylko wielka aglomeracja przemysłowo-urbanistyczna, lecz także ważny i dynamiczny ośrodek naukowo-badawczy. Na stare, piękne miasto (ul. Grodzka 9) podążają więc i dzwonią (269-17) nie tylko mieszkańcy Lublina, ale i najbliżsi sąsiedzi z województw zamojskiego i chełmskiego. Z myślą o najlepszej obsłudze swych klientów PLL LOT planują otwarcie podobnych biur w Białymstoku, Kielcach i Łodzi.

SUKCESY MODELARZY W JUGOSŁAWII

W miejscowości Livno w Jugosławii odbyły się w dniach 27 sierpnia — 2 września Mistrzostwa Europy Modeli Swobodnie Latających. Startowało 21 ekip narodowych oraz poza konkursem zespoły ChRL i USA. Polscy modelarze osiągnęli w nich dobre wyniki.

W klasie modeli z napędem silnikowym (F1C) zespół Polski w składzie: **Jan Ochman** (Wrocław), **Tadeusz Piątek** (Wrocław) i **Roman Czosnik** (Lubin), zajął drugie miejsce w klasyfikacji drużynowej. W klasie modeli z napędem gumowym (F1B) zespół w składzie: **Zbigniew Tukiendorf** (Włocławek), **Andrzej Poczobut** (Bielsko-Biała) i **Piotr Sikora** (Poznań), uplasował się na trzecim miejscu w klasyfikacji drużynowej. W kategorii modeli szybowców zespół w składzie: **Roman Gołubowski** (Białystok), **Andrzej Iłończuk** (Białystok) i **Czesław Ziober** (Gliwice) zajął drużynowo piąte miejsce. W punktacji ogólnej modelarze polscy wywalczyli drugie miejsce drużynowo za ZSRR.

RACHWAŁ TRZECI NA WĘGRZECH

Znany modelarz Aeroklubu Śląskiego, **Andrzej Rachwał**, startował w międzynarodowych zawodach modeli na uwięzi w Guala na Węgrzech. Wynikiem 273,6 km/h zajął trzecie miejsce w klasie modeli prędkich.

ZDRUJKOWSKI ZWYCIĘŻYŁ W NRD

Modelarz Aeroklubu Warszawskiego, **Cezary Zdrujkowski**, zajął pierwsze miejsce w międzynarodowych zawodach modeli szybowców zdalnie sterowanych (27—29.08.1984), rozegranych w miejscowości Passewalk w NRD.

ZAWODY SPADOCHRONOWE W AEROKLUBIE KRAKOWSKIM

Na lotnisku w Pobiedniku zorganizowano zawody spadochronowe z udziałem spadochroniarzy krakowskich, śląskich i bielsko-bialskich, nowotarskich i WKS Wawel. Rozegrano dwie konkurencje. W skokach na celność lądowania zwyciężył **Krzysztof Janus**, przed **Janem Machem** (obaj z Krakowa) i **Piotrem Dziergasem** (Bielsko-Biała). W akrobacji najlepszy okazał się **Paweł Haszlakiewicz**, przed **Józefem Spiesznym** (obaj z Nowego Targu) i **Lidią Wróblewską** (Katowice). Wyniki w dwuboju: 1. **Józef Spieszny** (Nowy Targ), 2. **Lidia Wróblewska** (Katowice), 3. **K. Filus** (Katowice); drużynowo: 1. Aeroklub Śląski, 2. Aeroklub Bielsko-Bialski, 3. WKS Wawel.

W AEROKLUBIE WROCŁAWSKIM

19 sierpnia br. wrocławscy szybownicy uzyskali cztery diamenty: **Zbigniew Jaworski** ukończył przelot po trasie trójkąta Szymanów — Łódź — Konotop k. Zielonej Góry — Szymanów, o długości 532 km, zaś **Adolf Pudło** lądował na 510 km. Młodzi piloci: **Marek Śpiewak** i **Sławomir Panasiuk** wykonali przeloty docelowo-powrotne Szymanów — Łódź — Szymanów, długości 360 km. Dwa kolejne diamenty uzyskali w dniu 27 sierpnia piloci: **Grzegorz Skomorowski** i **Jerzy Kopeć**. Lecąc na szybowcach typu Cobra 15 lądowali kilkanaście km przed lotniskiem, na trzecim boku wspomnianego wyżej trójkąta 532 km.

W bieżącym roku Aeroklub Wrocławski wyszkolił w lotach za wyciągarką 12 uczniów, natomiast do III klasy — 6. Ponadto „po sąsiedzku" wyszkolono do kat. B trzech uczniów dla nowo utworzonego Aeroklubu Wałbrzyskiego. Na przeszkodzie bardziej masowemu szkoleniu stoi brak szybowców. Aeroklub dysponował w sezonie zaledwie dwoma szybowcami dwumiejscowymi i trzema Piratami, przydatnymi dla uczniów i młodych pilotów.

W niedzielę, 26 sierpnia, z okazji Święta Lotnictwa, zorganizowano loty pasażerskie dla 300 osób. Z uwagi na wielką frekwencję wrocławian uruchomiono dwa samoloty An-2, które przewiozły 650 osób. Ponadto publiczność mogła zobaczyć akrobację samolotową, loty szybowcowe i popisy skoczków spadochronowych oraz wystawę sprzętu lotniczego. St. B.

PZL-OKĘCIE PRZY OTWARTYCH DRZWIACH

W ramach obchodów 40-lecia PRL, a także jubileuszu ludowego lotnictwa, 21 lipca br. zorganizowano w WSK PZL Warszawa-Okęcie dzień otwarty dla członków rodzin zatrudnionych tam pracowników. Od godziny 9 rano zwiedzano wydziały produkcyjne. Grupy gości oprowadzali przewodnicy, na każdym wydziale uruchomiono wzorcowe stanowiska produkcyjne, aby zwiedzający mogli naocznie przekonać się, jak wygląda praca ich ojców, synów, braci. Na płycie przed hangarem urządzono ekspozycję sprzętu, który powstaje w zakładzie. W przyzakładowej stołówce urządzono wystawę modeli samolotów powstałych w zakładach PZL od lat międzywojennych oraz wystawę pomocy naukowych, wykonanych w ramach prac dyplomowych przez absolwentów przyzakładowej szkoły zawodowej. Zasłużonym pracownikom wręczono odznaczenia państwowe, resortowe i zakładowe. (mch)

W SKRÓCIE

● Po remoncie płyty lotniska w Pyrzowicach PLL LOT wznowiły 3 września loty rejsowe z Warszawy do Katowic i z powrotem.

● Ponad 30 tysięcy widzów oglądało w Świdniku 2 września pokazy lotnicze zorganizowane z okazji 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego i 30-lecia miasta.

● Miesięcznik „Mały Modelarz" opublikował (nr 3/1984) plan-wycinankę modelu kartonowego japońskiego samolotu myśliwskiego Mitsubishi J2M3 Raiden; opracowanie modelu, tekstu i rysunków: Jacek Słowik i Eugeniusz Fronczek (Gliwice).

WYDAWNICTWA

MIECZYSŁAW PRUSZYŃSKI — **W MOSKICIE NAD III RZESZĄ.** Wydawnictwo MON — 1984. Wspomnienia. Str. 312, cena 120 zł, nakład 50 000 + 250 egz.

JERZY R. KONIECZNY — **KRONIKA LOTNICTWA POLSKIEGO 1241—1945.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 22). Str. 156, cena 80 zł, nakład 29 700 + 300 egz.

JERZY R. KONIECZNY — **KRONIKA LOTNICTWA POLSKIEGO 1945—1981.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 24). Str. 236, cena 130 zł, nakład 29 700 + 300 egz.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI — **PORADNIK MODELARZA LOTNICZEGO.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Z serii „Biblioteczka modelarza". Str. 232, cena 200 zł, nakład 14 750 + 250 egz.

INFORMATOR LOTNICZY 1984—1985. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1984. Z serii Biblioteczka Aeroklubu PRL — szkolenie lotnicze. Pod redakcją **Bolesława Gaczkowskiego.** Str. 196, cena 130 zł, nakład 14 800 + 200 egz.

RYSZARD GRUNDMAN — **SMUGI NA NIEBIE.** Wydawnictwo MON — 1984. Wydanie 2. Str. 432, cena 140 zł.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **WIELKA BRYTANIA.** Z udziałem ponad 400 wystawców z 21 krajów odbyła się w dniach 2—9 września br. w Farnborough międzynarodowa wystawa lotnicza i pokazy w locie. Po raz pierwszy wziął w niej udział radziecki przemysł lotniczy, który wystawił samoloty An-72, Ił-86 oraz śmigłowiec Mi-26. W czasie pokazów w locie, na oczach tysięcy widzów, rozbił się na pasie podczas lotu nurkowego kanadyjski samolot krótkiego startu i lądowania De Havilland Buffalo, trzyosobowa załoga wyszła z katastrofy bez szwanku.

● **USA.** Odwołano tegoroczne 4. mistrzostwa świata balonów gazowych, które miały się odbyć w miejscowości Albuquergue, ponieważ zgłoszono tylko załogi z dwóch państw (USA i RFN), a regulamin mistrzostw przewiduje uczestników co najmniej z 5 państw. Z tego też względu jedyną w tym roku wielką międzynarodową imprezą balonów gazowych staną się zawody o nagrodę im. J. G. Bennetta, które odbędą się w Zurychu w Szwajcarii (12—15.10.1984).

● **FRANCJA.** W Vichy odbyły się XVII Spadochronowe Mistrzostwa Świata (29.08.—9.09.). Startowało 206 zawodników, w tym 135 mężczyzn i 71 kobiet, z 30. państw. W skokach na celność lądowania wśród kobiet zwyciężyła Mei Yu (ChRL), w akrobacji — Barbara Harzbecker (NRD), która została także absolutną mistrzynią świata, przed Cheryl A. Stearns (USA) i Rongrong Li (ChRL). Jedyna Polka, Krystyna Pączkowska, zajęła 15. miejsce. W skokach grupowych i w klasyfikacji zespołowej zwyciężyły spadochroniarki radzieckie. Wśród mężczyzn skoki celnościowe wygrał Siergiej Skuropat (ZSRR), akrobację — Nikołaj Uszmajew (ZSRR), a absolutnym mistrzem świata został Ronald Eilenstein (NRD). Dwa następne miejsca zajęli: 2. Jean Dermine (Francja), 3. Wiaczesław Waljunas (ZSRR). Polacy: 26. Józef Łuszczki, 33. Marek Fotyga, 50. Stanisław Barwik, 53. Wiesław Skóra, 88. Andrzej Palenik. W skokach grupowych zespołowo wygrali spadochroniarze ZSRR. Polacy zajęli dwukrotnie 6 miejsca.

● **WĘGRY.** W dniach 20—28 sierpnia odbyły się mistrzostwa lotniowe kraju. Baza zawodów znajdowała się koło Eger, startowano z Nagyeged (Eger) i Kekes (Matra). Jedyną konkurencją był przelot docelowy lub docelowo-powrotny. Mistrzem Węgier został Endre Hegyi z klubu Rozmaring, startujący na lotni własnej konstrukcji Bumerang. Uzyskał on łączną odległość przelotów 160 km w trzech lotach. Dalsze miejsca zajęli: 2. P. Sturman, 155 km (lotnia Apollo ZX), 3. F. Kiss, 134 km (lotnia Magus). Uczestniczący w mistrzostwach członkowie ścisłej kadry Czechosłowacji: V. Chvala, I. Anderle i J. Czerny uzyskali odpowiednio 10, 14 i 16 miejsce z wynikami 88 km, 86 km i 56,5 km. Ogółem sklasyfikowano 50 zawodników na ponad 60 startujących. Warunki atmosferyczne określano jako niezbyt korzystne. Łącznie przeleciano 2 509,5 km (bez lotów treningowych), w tym 1 307,5 km w najlepszym dniu 21 sierpnia. Doskonałe warunki panowały w dniu treningowym 20 sierpnia. Vaclav Chvala przeleciał wówczas 87 km (rekord Czechosłowacji), jego kolega Ivan Anderle — 85 km. (jk)

● **RFN.** Zachodnioniemieccy piloci szybowcowi rozgrywali swe tegoroczne mistrzostwa w kilku klasach w różnych terminach i miejscowościach. Na przełomie maja/czerwca przeprowadzono w Aalen-Elchingen mistrzostwa w klasach: otwartej (startowało 43 pilotów) i szybowców dwumiejscowych (34 pilotów). W obydwu rozegrano po 6 konkurencji. W otwartej mistrzem został znany pilot Klaus Holighaus na Nimbusie 3, w klasie szybowców dwumiejscowych — Hanfried Hesselbarth na SB-10. W Mengen przeprowadzono w czerwcu mistrzostwa w klasach standard (startowało 45 pilotów) i 15-metrowej (38 pilotów). Rozegrano po 11 konkurencji. Mistrzem w klasie standard został P. Lackner na LS-4, w klasie 15-metrowej — K. H. Friedrich na Ventusie B. Mistrzostwa w klasie klubowej (21.07.—5.08.) rozegrano w Marpingen z udziałem 44 zawodników. Zwyciężył F. Weiblen na LS-1f.

Mgr inż. LUCJAN DRZEWIECKI
dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego
i Lotnisk Komunikacyjnych

LOTNISKA I RUCH LOTNICZY W POLSCE

W bieżącym roku mija dwadzieścia pięć lat działalności Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. W wyniku ożywionych stosunków polityczno-gospodarczych i rozwoju turystyki oraz wynikającego stąd znacznego wzrostu ruchu lotniczego, zaistniała konieczność powołania instytucji kierującej ruchem lotniczym i zarządzającej portami lotniczymi. Z tych też powodów minister Komunikacji w oparciu o Uchwałę Rady Ministrów, zarządzeniami z maja i lipca 1959 roku, powołał Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, który po uzyskaniu statutu z dniem 1 września 1959 roku zaczął w pełni wykonywać ciążące na nim obowiązki.

Główne zadania ZRLiLK, to: kierowanie ruchem lotniczym w korytarzach powietrznych i strefach przylotniskowych, kierowanie ruchem nadzorowanym lotnictwa ogólnego, zarządzanie lotniskami oraz utrzymywanie ich i urządzeń radiotechnicznych, zarówno na lotniskach, jak też drogach lotniczych, w stałej gotowości eksploatacyjnej. Z tego względu problemy ruchu lotniczego przejęte zostały z ówczesnego Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, natomiast lotniska z infrastrukturą lotniskową — z PLL LOT.

Lotnictwo komunikacyjne korzystało w tym czasie z siedmiu lotnisk: Warszawa—Okęcie, Poznań—Ławica, Szczecin—Dąbie, Gdańsk—Wrzeszcz, Kraków—Czyżyny, Rzeszów—Jasionka, Wrocław—Strachowice.

Modernizacja sprzętu lotniczego i wprowadzenie na wyposażenie lotnictwa cywilnego nowych typów samolotów oraz dalszy, intensywny wzrost ruchu lotniczego — narzuciły konieczność zwiększenia liczby lotnisk, ich rozbudowy i poprawienia wyposażenia. Tak więc kolejne fazy rozbudowy przechodziły: Centralny Port Lotniczy w Warszawie oraz port lotniczy Poznań—Ławica. Komunikację lotniczą ze Szczecinem przeniesiono z lotniska Dąbie na lotnisko w Goleniowie, podobnie w Krakowie, z lotniska Czyżyny na Balice. Potrzeby rozbudowy miasta w Gdańsku doprowadziły do likwidacji lotniska we Wrzeszczu i wybudowania nowego w Rębiechowie. W Rzeszowie wykorzystano nową drogę startową, po drugiej stronie pola wzlotów. W latach następnych uruchomiono komunikację również z Katowicami, Koszalinem, Słupskiem i Zieloną Górą oraz ponownie z Bydgoszczą. Lotniska wyposażono w niezbędną zabudowę portową, zapewniając również konieczne urządzenia radionawigacyjne, łącznościowe i systemy elektroświetlne pól wzlotów. W 1959 roku mieliśmy 201 000 pasażerów w ruchu krajowym i niecałe 100 000 pasażerów w komunikacji międzynarodowej.

Ruch lotniczy stale, aczkolwiek nierównomiernie, wzrastał. Niestety, wobec chronicznego braku środków inwestycyjnych, równolegle z intensywnym wzrostem ruchu nie następował rozwój naziemnej infrastruktury. Już w 1979 roku zaistniała sytuacja, w której na skutek nadmiernej ciasnoty w dworcach lotniczych, nie można było zapewnić niezbędnych warunków odprawy pasażerów w ruchu międzynarodowym i krajowym. Wyjątek w ruchu krajowym stanowią jedynie porty lotnicze Szczecina i Zielonej Góry, gdzie dzięki zaangażowaniu władz wojewódzkich wybudowano właściwe budynki dworców lotniczych. Właśnie rok 1979 był szczytowym w przewozach pasażerskich, mieliśmy w nim bowiem 1 734 000 pasażerów w ruchu krajowym i 2 100 000 w ruchu międzynarodowym.

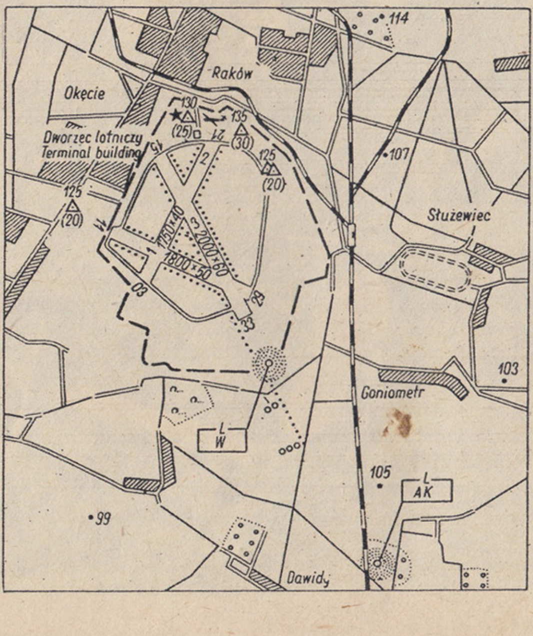
Na skutek znanych wydarzeń w kraju w latach następnych zanotowano spadek przewozów lotniczych, który swój szczyt osiągnął w 1982. W roku tym w ruchu krajowym było 877 000 pasażerów, a w międzynarodowym 615 000. Pozwoliło to portom lotniczym „złapać oddech", ale już w 1983 roku zanotowano gwałtowny wzrost, bo: 1 388 000 krajowych i 1 123 000 zagranicznych pasażerów. W ruchu krajowym najwięcej oczywiście pasażerów miała Warszawa, bo 590 tys., a następnie Gdańsk — 207 tys., Kraków — 204 tys. i Wrocław — 130 tys. Ruch międzynarodowy, to naturalnie głównie Warszawa.

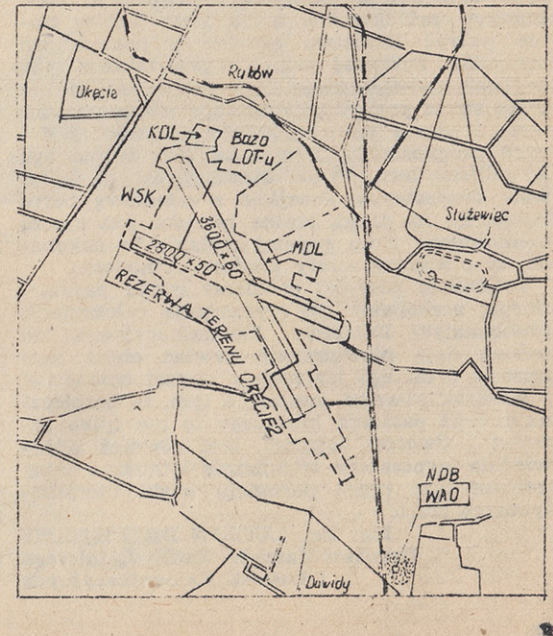
Wyniki pierwszego półrocza bieżącego roku potwierdzają utrzymywanie się tego dużego tempa wzrostu przewozów, co pozwala nam przypuszczać, że szczytowe przewozy 1979 roku zostaną już osiągnięte w roku przyszłym. Zastanowić się więc należy nad możliwościami obsługi stale wzrastającego ruchu pasażerskiego, w komunikacji międzynarodowej w szczególności.

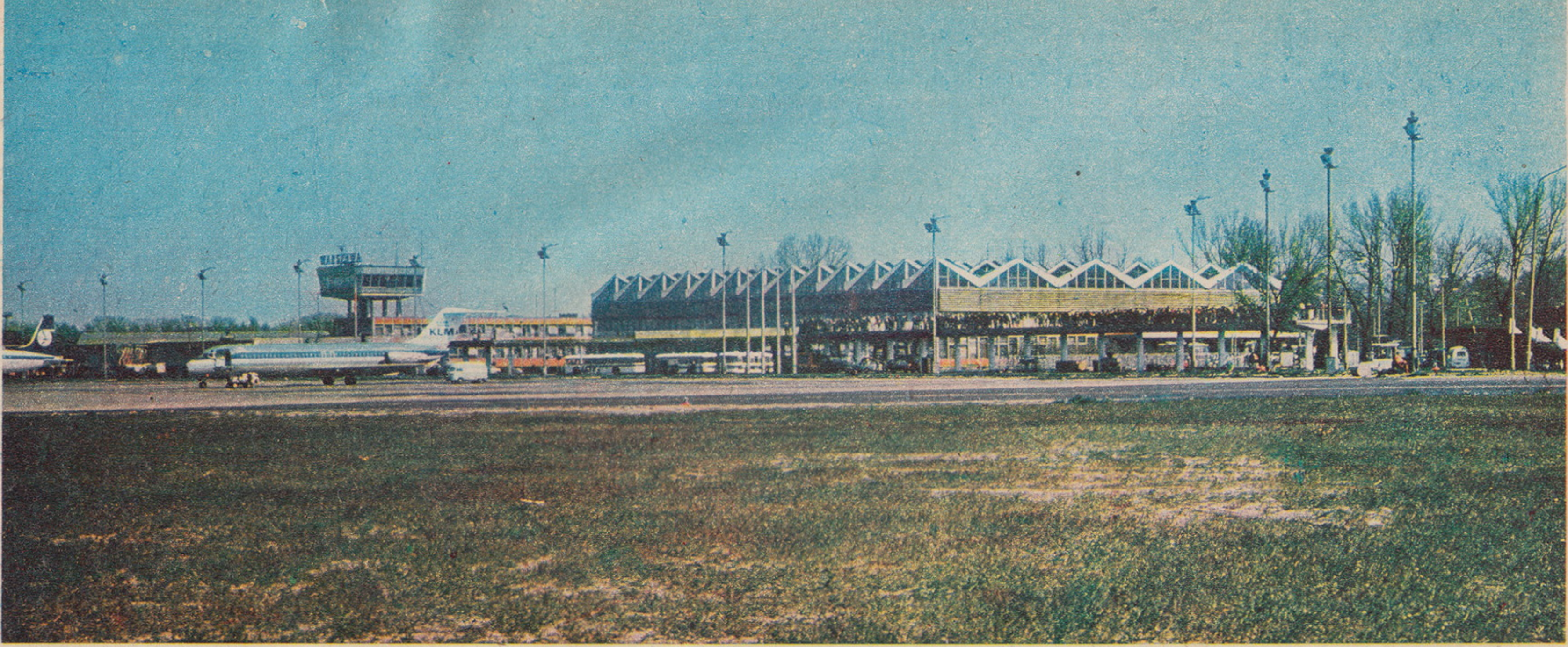
Obecny stan infrastruktury lotnisk, zwłaszcza w odniesieniu do pozycji i roli naszego kraju w Europie i na świecie, jest alarmujący. Zajmujemy pod tym względem odległe miejsce wśród krajów RWPG. Mimo korzystniejszego położenia Warszawy w układzie dróg lotniczych w Europie, dynamiczna rozbudowa portów lotniczych naszych sąsiadów, zwłaszcza Moskwy, Berlina i Pragi, spowodowała już odpływ pasażerów, szczególnie w tranzycie. Istnieje więc bardzo pilna potrzeba rozbudowy dworców lotniczych Gdańska, Krakowa, a przede wszystkim Warszawy. W świetle podjętych decyzji



Na zdjęciu: Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Warszawskim Okęciu. Zdjęcie: Krzysztof Czyż ● Na rysunkach poniżej: Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie w 1959 (z lewej strony) i obecnie (z prawej).







Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie. Widoczny kompleks Międzynarodowego Dworca Lotniczego.

najkorzystniejszą sytuację ma Gdańsk—Rębiechowo, gdyż rozbudowę dworca lotniczego planujemy rozpocząć w przyszłym roku, natomiast w najgorszej sytuacji jest MDL Warszawa—Okęcie. Centrum Kierowania Ruchem Lotniczym, kierujące ruchem w całej przestrzeni powietrznej kraju, jak też i w strefie lotniska, zostało już przebudowane, wyposażono je w nowoczesny sprzęt łączności radiowej i przewodowej, zainstalowano też na lotnisku Okęcie nowoczesne radary: pierwotny i wtórny oraz wydłużono i wyposażono technicznie drogi startowe, które zdolne są przyjąć wszystkie typy samolotów i łącznie około 12—15 milionów pasażerów w ciągu roku.

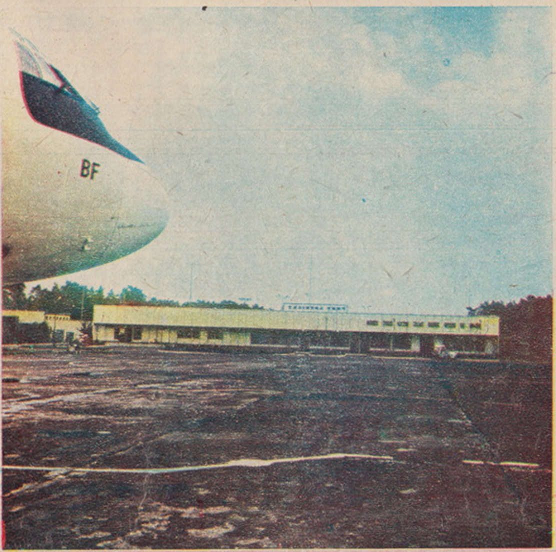
Jednakże o przepustowości portu lotniczego decydują nie tylko drogi startowe lecz również dworzec lotniczy, którego szczytowa przepustowość — jak przekonaliśmy się w 1979 roku — wynosi zaledwie 2 miliony pasażerów rocznie. Toteż w latach ubiegłych opracowano szereg koncepcji rozbudowy istniejącego budynku międzynarodowego dworca lotniczego na Okęciu. Wykazały one jednak, że rozwiązania te będą krótkotrwałe, ze względu na brak terenu, jak również ekonomicznie nieuzasadnione. Przed czterema laty opracowano także założenia techniczno-ekonomiczne na budowę nowego dworca międzynarodowego, po drugiej stronie lotniska, tzw. Okęcia II, gdzie warunki terenowe pozwalają na docelowe planowanie zarówno dworca pasażerskiego jak też towarowego oraz bazy technicznej. Niestety, mimo dokonania niezbędnych uzgodnień, znaczny koszt tej inwestycji był chyba przyczyną braku, dotychczas, decyzji co do rozpoczęcia budowy pierwszego etapu dworca pasażerskiego.

Niewątpliwie zdawać sobie trzeba sprawę również z tego, że postulowane teraz rozpoczynanie nowej poważnej inwestycji przeczy obecnym tendencjom planowania inwestycji, choć znaczną część kosztów tej budowy jest w stanie pokryć lotnictwo cywilne z posiadanych dochodów. Pamiętać jednak należy także o tym, że brak nowego dworca pasażerskiego to nie tylko strata pozycji w lotnictwie międzynarodowym i utrata pasażerów, których według danych prognostycznych w roku 1982 winno być 3,5 miliona, lecz również utrata znacznych wpływów dewizowych. Przejście z zabudową portu lotniczego na drugą stronę lotniska jest rzeczą nieuniknioną i im później zostanie to dokonane, tym większe straty poniesie lotnictwo.

Omówione powyżej problemy ruchu pasażerskiego, aczkolwiek nie wyczerpują całokształtu problematyki lotnictwa komunikacyjnego, to jednak dają niewątpliwie pewien obraz jego rozwoju i dlatego też zostały szerzej omówione.

Wiedzieć również musimy o tym, że bezpieczna podróż pasażera lotniczego to nie tylko samolot i dworzec lotniczy, lecz również odpowiednio wyposażone technicznie lotnisko i trasy lotnicze oraz praca personelu wielu specjalistycznych służb.

Mgr inż. LUCJAN DRZEWIECKI
Dyrektor Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych





Wyżej: Budynek portu lotniczego w Szczecinie-Goleniowie — widok od strony płyty (z lewej strony) oraz sala odpraw w tym porcie (z prawej) ● Poniżej: Kontrolerzy w Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego na Okęciu.
Zdjęcia (4): Krzysztof Czyż



WARKA 40 LAT PÓŹNIEJ



23 sierpnia 1944 r. 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", sformowany w Grigoriewskoje, po raz pierwszy wszedł do walki z Niemcami w okolicach Warki. Było to nieduże miasto o charakterze targowo-rzemieślniczym, które w czasie II wojny światowej, wskutek terroru okupanta, straciło ponad 2,5 tys. mieszkańców. W 1943 powstał tu oddział partyzancki, który prowadził m.in. akcje dywersyjne na linii kolejowej.

W czasie walk 1 Armii Wojska Polskiego zapoczątkowały tu swój szlak bojowy samoloty z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach, które pilotowali Polacy. Pierwszym zadaniem polskich myśliwców była osłona radzieckich szturmowców w walce o utrzymanie przyczółka warecko-magnuszewskiego, który później stał się jednym z głównych obszarów wyjściowych do zwycięskiej operacji wiślańsko-odrzańskiej, przynoszącej wyzwolenie całemu krajowi. Sama Warka została ostatecznie wyzwolona 15/16.01.1945. Podczas działań wojennych uległa zupełnemu zniszczeniu. Po wojnie szybko odbudowana.

Mieszkańcy Warki i okolic do dziś utrzymują żywą więź z lotnikami. Istnieje tu np. zespół szkół zawodowych im. 1 plm „Warszawa", a pułkowi temu nadano honorowe obywatelstwo miasta. To tutaj wzniesiony został pomnik upamiętniający bohaterskich lotników polskich walczących na wszystkich frontach II wojny światowej. I właśnie 40 lat później, 26 sierpnia 1984, na placu przed tym pomnikiem odbyły się ogólnopolskie uroczystości obchodów święta ludowego lotnictwa. W manifestacji patriotycznej ludności Warki i okolic wzięli udział wybitni dowódcy lotnictwa oraz młodzi żołnierze w stalowych mundurach — kontynuatorzy chlubnych tradycji.

Na uroczystość przybyli: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. Longin





Łozowicki i dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tytus Krawczyc. Obecni byli również: przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. lotnictwa G. Skorniakow, pilot kosmonauta PRL, płk Mirosław Hermaszewski i generalicja w stalowych mundurach. Jednak — moim zdaniem — najistotniejszy był fakt, że w uroczystościach brali udział kombatanci — żołnierze 1 plm „Warszawa" z początkowego okresu istnienia tej jednostki, m.in.: płk. rez. pil. Edward Chromy, płk rez. pil. Medard Konieczny, płk dypl. pil. Mieczysław Podgórski. Byli także obecni mechanicy — starsi sierżanci rezerwy: Stanisław Błaszczak, Edward Dobroczyński, Marceli Krążałek i inni.

Przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej w Radomiu, płk Edward Jędruszewski, przypomniał wydarzenia sierpniowe sprzed 40 lat, kiedy to nad ziemią warecką pojawiły się samoloty pilotowane przez Polaków walczących z hitlerowską Luftwaffe o wyzwolenie ziem polskich spod okupacji niemieckiej. Podkreślił szczególną rolę żołnierzy w stalowych mundurach stojących na straży pokoju. Później głos zabrał uczestnik walk nad tym terenem, b. żołnierz 1 plm „Warszawa" — płk dypl. pil. rez. Mieczysław Podgórski, który m.in. wyraził przekonanie, że polscy piloci już na zawsze będą gospodarzami polskiego nieba.

Następnie dowódca WOPK w swym wystąpieniu przypomniał rodowód skrzydeł ludowego Lotnictwa Polskiego, utworzonych na ziemi radzieckiej, podkreślając udział lotników 1 plm „Warszawa" w walkach nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim oraz omówił działania polskiego lotnictwa przeciwko okupantowi hitlerowskiemu, zakończone w operacji berlińskiej. Mówca przypomniał, że w końcowej fazie wojny walczyło 17 polskich pułków lotniczych. Polscy lotnicy walczyli „o wolność waszą i naszą" na wschodzie i na zachodzie, na północy i na południu. Walczyli, zwyciężali, ale też ginęli. Łącznie w czasie II wojny światowej zginęło ok. 2.500 polskich lotników.

Po przemówieniu odbył się apel poległych. Wezwano w nim tych, którzy swoją krwią zrosili ziemię polską i radziecką, pola Czechosłowacji i Francji, Norwegii i Libii, Włoch i Jugosławii, Anglii, Belgii i Holandii. Imiennie wezwano: mjr. Wacława Kozłowskiego, kpt. Olega Matwiejewa, por. Józefa Gościumińskiego, płk. Jana Tałdykina, chor. Aleksandra Brocha, chor. Romana Wierzchnickiego i por. Anatola Szerokina, którzy polegli na polu chwały.

Nad zgromadzonymi przy Pomniku Lotników przeleciały na małej wysokości w szyku trzy MiGi-21 pilotowane przez: płk. pil. Eugeniusza Janczewskiego, kpt. pil. Wiesława Antolaka i kpt. pil. Andrzeja Stachurskiego. Honorowa kompania lotników oddała salwy honorowe.

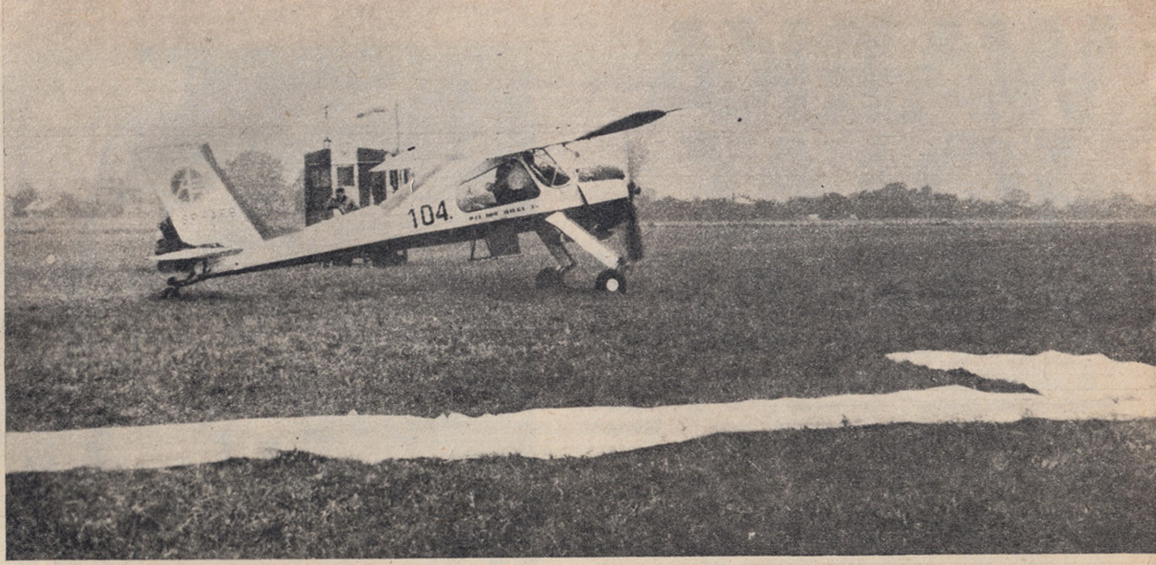
Na zakończenie uroczystości delegacje wojskowe, kombatantów i zakładów pracy oraz młodzieży złożyły wiązanki kwiatów u stóp Pomnika Lotników.

Święto ludowego lotnictwa zakończyło się w Warce późnym popołudniem. Na stadionie sportowym odbył się pokaz musztry paradnej orkiestry Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, występy zespołu artystycznego jednostki wojskowej OPK „Statecznik" oraz mecz piłki nożnej.

BOGUSŁAW WITKOWSKI

Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI

ZLOT imienia ZDZISŁAWA DUDZIKA



NA ZDJĘCIACH: Niżej — zwycięzca zawodów Ryszard Michalski ● Obok — Wilga na starcie.
Zdjęcia: H. Kucharski i A. Kisielewska-Staryszak



22 sierpnia br. powitaliśmy zawodników, którzy stanęli na starcie V Ogólnopolskiego Rzeszowskiego Zlotu Samolotowego im. Zdzisława Dudzika. Piloci mieli do dyspozycji następujące samoloty: 21 Wilg, 2 Zliny 142, 1 Zlin 42M, 1 Gawron i 1 Koliber. Uczestników Zlotu obowiązywał regulamin mistrzostw świata i Europy w lataniu precyzyjnym. Następnego dnia kierownik sportowy Andrzej Osowski przeprowadził szybką odprawę i pierwszy zawodnik zasiadł do konkurencji obliczeniowej, aby punktualnie w południe wystartować na trasę. Zadaniem dnia był 140-kilometrowy lot po siedmiu odcinkach prostych. Na trasie było 6 obiektów do zidentyfikowania na podstawie zdjęć i 10 znaków. Próbę nawigacyjną najregularniej wykonał reprezentant gospodarzy Wacław Nycz, otrzymując tylko 4 pkt. karne. Jedynym zawodnikiem, który bezbłędnie przeprowadził rozpoznanie lotnicze okazał się Mariusz Tajchman z Częstochowy. Po ponad godzinnym locie, wymagającym dużej koncentracji, zawodników czekała jeszcze próba lądowania. Andrzej Marszałek, jako jedyny wylądował bez punktów karnych. Zwycięzcą I konkurencji został jednak Janusz Darocha z Częstochowy — 13,7 pkt. — ale różnice punktowe w pierwszej dziesiątce były minimalne. Dla czołówki konkurencja ta zakończyła się w zasadzie remisowo.

W piątek zawodników znów przywitała piękna, słoneczna pogoda i tylko wiejący z prędkością 5—7 m/s wiatr łagodził nieco letni skwar. Tego dnia zadanie czekające zawodników było jeszcze trudniejsze. 170-kilometrowa trasa składała się z pięciu odcinków prostych i długiego łuku w pagórkowatym terenie. Do odnalezienia było 6 obiektów i 12 znaków. Przed startem była oczywiście próba obliczeniowa, a na zakończenie lotu — lądowanie znad bramki. Po tej konkurencji została wyłoniona czołówka, która wyglądała następująco: 1. Marian Wieczorek — 16,8 pkt., 2. Wacław Nycz — 29,2 pkt., 3. Ryszard Michalski — 35,0 pkt., 4. Włodzimierz Skalik — 37,2 pkt., 5. Mariusz Tajchman — 44,6 pkt., 6. Janusz Darocha — 46,7 pkt.

Minimalne różnice zmusiły zawodników do bardzo zaciętej rywalizacji w trzeciej, ostatniej konkurencji. Zgodnie z opinią A. Osowskiego i zawodników, był to najtrudniejszy lot w zawodach. 150-kilometrowa trasa składała się z trzech odcinków prostych i dwóch łuków (jeden nad lasami, drugi nad pagórkami i gęsto rozsianymi wioskami). Do zidentyfikowania było 6 obiektów, a do odnalezienia — aż 13 znaków. Tym razem lot kończyła próba lądowania ze zdławionym silnikiem. Dobre wlatanie zawodników (wszak zawody odbywały się pod koniec sezonu) i doskonała pogoda sprawiły, że o zwycięstwie lub porażce decydowały drobne błędy, a zwyciężył ten, kto popełnił ich najmniej. Dotkliwie przekonał się o tym choćby Edward Popiołek, który mimo niezłej postawy w pierwszej i zwycięstwa w trzeciej konkurencji, zajął dopiero 8 miejsce w zawodach. Zadecydowały o tym drobne niedokładności i błąd przy lądowaniu podczas drugiego lotu. Podobnie jego klubowy kolega Marian Wieczorek zaprzepaścił w III konkurencji duże szanse na ogólne zwycięstwo.

Czołowe miejsca w zawodach, zgodnie zresztą z oczekiwaniami, zajęli członkowie kadry narodowej, a trzecią z kolei imprezę ogólnopolską wygrał Ryszard Michalski z Aeroklubu Łódzkiego. Cieszy doskonały wynik w II konkurencji Mariana Wieczorka (3 pkt.) i jego dobra postawa w całych zawodach. Świadczy to o tym, iż ten doświadczony pilot wraca powoli do wysokiej formy. Nieźle zaprezentował się też jego młodszy brat Krzysztof, który będąc jeszcze juniorem, już ostro miesza szyki członkom kadry narodowej. Równo latał Krzysztof Wyskiel. Być może wkrótce Rzeszów doczeka się kolejnego, dobrego pilota, godnego następcy Jana Barana. Bardzo nam zresztą brakowało tego zawsze wesołego i uczynnego kolegi. Pamięć o Nim towarzyszyła cały czas zawodnikom. Po zakończeniu sportowych zmagań pojechaliśmy więc wszyscy złożyć na Jego mogile wieńce i kwiaty.

Kilka słów należy poświęcić jeszcze próbom obliczeniowym. Dla czołówki zawodników „klasówki" te nie stanowią problemu i nie przysparzają im punktów karnych. Jednak większość mniej doświadczonych pilotów, którzy z braku lepszego sprzętu korzystają z suwaków SN-3 lub nawet SN-1, nie ma po prostu szans na precyzyjne wykonanie obliczeń, a dobre suwaki są bardzo trudno dostępne. Ponowię tu więc nie raz już ogłaszany apel do rzemieślników. Z krajowych surowców można wykonać doskonałe suwaki nawigacyjne. Wzory są. Słowa uznania należą się komisji sędziowskiej, sprawnie działającej pod przewodnictwem Eryka Falcmana, o czym najwymowniej świadczy brak jakichkolwiek protestów. Na wysokości zadania stanęły również służby organizacyjne i techniczne, udowadniając nie po raz pierwszy, że Aeroklub Rzeszowski potrafi dobrze zorganizować dużą imprezę lotniczą.

KRZYSZTOF ROKOSZ

V OGÓLNOPOLSKI RZESZOWSKI ZLOT SAMOLOTOWY
IM. ZDZISŁAWA DUDZIKA
Rzeszów ● 22-26 sierpnia 1984

M.	Pilot /Aeroklub/	Punkty
1	Ryszard Michalski /Łódź/	49,0
2	Wacław Nycz /Rzeszów/	52,2
3	Marian Wieczorek /Kraków/	54,8
4	Włodzimierz Skalik /Częstochowa/	60,7
5	Janusz Darocha /Częstochowa/	73,7
6	Mariusz Tajchman /Częstochowa/	85,6
7	Krzysztof Wyskiel /Rzeszów/	89,7
8	Edward Popiołek /Kraków/	107,7
9	Jerzy Pepera /Krosno/	123,2
10	Krzysztof Wieczorek /Kraków/	123,6
11	Marian Wajda /Kraków/	133,5
12	Piotr Koper /Warszawa/	134,0
13	Zbigniew Chrząszcz /Wrocław/	139,3
14	Władysław Urbuś /Łódź/	159,1
15	Lech Szutowski /Poznań/	167,7
16	Krzysztof Mucek /Łódź/	200,2
17	Andrzej Marszałek /Rzeszów/	200,4
18	Aleksander Golińczak /Wrocław/	220,2
19	Roman Kozłowski /Olsztyn/	220,5
20	Michał Mikuła /Poznań/	240,8
21	Tadeusz Jakubiec /Rzeszów/	279,6
22	Bożena Bęben /Krosno/	280,2
23	Cezary Krawczyk /Piotrków Tryb./	333,3
24	Zbigniew Zajdel /Rzeszów/	336,2
25	Krzysztof Sysio /Rzeszów/	352,4
26	Henryk Kokotkiewicz /Bielsko-Biała/	360,8
27	Marian Zubek /Nowy Targ/	400,4
28	Piotr Grzebień /Krosno/	496,2
29	Wasilis Kifonidis /Dęblin/	549,0
30	Jan Czernicki /Krosno/	602,5
31	Tomasz Szczot /Poznań/	629,5
32	Ryszard Nawrocki /Inowrocław/	642,7
33	Witold Filus /Katowice/	693,5
34	Maciej Kruszewski /Gdańsk/	751,0
35	Zbigniew Terejlis /Olsztyn/	782,6
36	Arkadiusz Bajura /Bielsko-Biała/	943,4
37	Krzysztof Jędryczkowski /Bielsko-Biała/	-

SZYBOWCOWE TALENTY

XII Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów odbyły się w Lesznie, w dniach 5—15 sierpnia br. Rozegrano je w dwóch klasach: klubowej na Piratach i standard na Jantarach Standard. W klasie klubowej, przeznaczonej dla młodszych i mniej zaawansowanych, startowało 25 zawodników z 21 aeroklubów. A oto zaliczone konkurencje i ich zwycięzcy: I docel — powrót 138 km — E. Szkucik — 68,66 km/h; II — trójkąt 262 km — S. Suchodolski — 66,6 km/h; III — trójkąt 333 km — S. Grzesik — 85,8 km/h. Wyniki w klasie klubowej: 1. Zbigniew Kunas (Opole) — 2 547 pkt.; 2. Eugeniusz Szkucik (Rybnik) — 2 551 pkt.; 3. Piotr Łukasik (Zamość) — 2 461 pkt.; 4. Krzysztof Lorek (Leszno) — 2 427 pkt.; 5. Jarosław Nowacki (Olsztyn) — 2 311 pkt.

W klasie standard startowało 23 pilotów z 13 aeroklubów i RFN (2 pilotów). Konkurencje i ich zwycięzcy: I — trójkąt 133 km — G. Smółka — 83,6 km/h; II — trójkąt 146 km — M. Rachwał — 99,7 km/h; III — trójkąt 262 km + docel — powrót 70 km — M. Rydlewicz — 92,6 km/h; IV — trójkąt 333 km — 120,9 km/h. Wyniki w klasie standard: 1. Adam Krasnodębski (Opole) — 3 847 pkt.; 2. Tomasz Krok (Stalowa Wola) — 3 782 pkt.; 3. Robert Krok (Stalowa Wola) — 3 707 pkt.; 4. Stanisław Abramowicz (Elbląg) — 3 615 pkt.; 5. Jarosław Walendziuk (Białystok) — 3 586 pkt.

Po zakończeniu mistrzostw trener kadry juniorów i jednocześnie doświadczony pilot **Franciszek Kępka** powiedział:

— Niesprzyjająca pogoda w pierwszej fazie mistrzostw nie pozwoliła rozegrać większej liczby konkurencji. Szkoda, bowiem młodzi piloci wręcz rwali się do latania. Piloci, zwłaszcza klasy klubowej, reprezentowali zróżnicowany poziom, co jest naturalne, jeśli się weźmie pod uwagę ich małe doświadczenie zawodnicze (które powinni nabywać najpierw w zawodach klubowych i okręgowych). Zdarzały się więc błędy taktyczne, w fotografowaniu punktów zwrotnych, a nawet nawigacyjne. Obserwując rywalizację z szybowca, widziałem jednak także ostre latanie, dojrzałe decyzje i znakomite wręcz loty. O dużych już umiejętnościach wielu juniorów świadczą m. in. nadspodziewanie dobre rezultaty w ostatniej konkurencji. Wyróżnił się zwłaszcza mistrz w klasie standard, Adam Krasnodębski, ale również wielu innych pilotów latało bardzo dobrze. Jakkolwiek wygrali najlepsi, to jednak nie wszystkie wyniki są odzwierciedleniem umiejętności i talentu. Mam nadzieję, że utalentowani piloci skorzystają z szansy, jaką stwarza im kadra juniorów, i będą szybko awansować. Jeśli jednak marzą o sportowych laurach, muszą wiele pracować. Korzystając z okazji, apeluję do aeroklubów regionalnych o lepszą opiekę nad juniorami i nauczanie ich podstawowych umiejętności zawodniczych w różnych warunkach atmosferycznych. 150 godzin i 5 000—6 000 km to roczne minimum dla dobrego juniora. Chciałbym też, aby do kadry juniorów trafiali piloci jak najmłodsi, już 16—17-letni. Rezultaty, na jakie liczymy i których nie będziemy się wstydzić, może dać tylko nasza wspólna, pełna zrozumienia praca. (kh)

C-141 STARLIFTER

Na początku lat sześćdziesiątych firmy Boeing, Douglas, General Dynamics/Convair i Lockheed Georgia zaczęły projektować nowe odrzutowe samoloty transportowe dla amerykańskiego lotnictwa wojskowego. Wymagania stawiane wytwórniom przez US Air Force zostały sprecyzowane w maju 1960. Już 13.03.1961 ogłoszono, że do realizacji przyjęty został projekt zakładów Lockheed Georgia oznaczony Model 300.

Kontrakt wstępny z 16.08.1961 zakładał budowę 5 samolotów do prób i oceny ich możliwości. Potem zamówiono 132 egz. seryjne, zaś łączne zamówienie opiewało na 284 samoloty, które wytwórnia miała dostarczyć do końca 1968. Samolot otrzymał wojskowe oznaczenie C-141 i nazwę Starlifter.

C-141 został zaprojektowany jako „latający element" systemu transportowego wojsk lądowych i lotnictwa USA, przeznaczonego do przerzutu wojska i sprzętu do dowolnego punktu globu z dużą szybkością. Samolot ten zastąpił przestarzałe transportowce z napędem tłokowym — Boeing C-97G Stratofreighter i Douglas C-124C Globmaster II. W porównaniu z tym ostatnim Starlifter mógł na tej samej trasie przewozić dwukrotnie większą masę ładunku w czasie krótszym o połowę. Prototyp Starliftera wystartował do pierwszego lotu z lotniska w Marietta (stan Georgia) 17.12.1963. Po przeprowadzonych w 1964 próbach, samolot otrzymał w styczniu 1965 certyfikat FAA. Pierwszy seryjny C-141A został przekazany do lotnictwa transportowego MATS (Military Air Transport Service, potem MAC — Military Airlift Command) 23.04. 1965. Zaledwie w cztery miesiące później, w sierpniu 1965, Starliftery zostały użyte w wojnie wietnamskiej do transportu żołnierzy i sprzętu z bazy wojskowej Travis w Kalifornii na lotnisko Tan Son Nhut w Wietnamie Południowym.

Na C-141A ustanowiono światowy rekord udźwigu wynoszący 31 840 kg. Był on również pierwszym samolotem odrzutowym, z którego wykonano desant spadochroniarzy US Army. Do ważniejszych operacji wojskowych z udziałem samolotów C-141A należy zaliczyć „most powietrzny" z USA do Wietnamu Płd. w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, działania wojenne w Azji Płd.-Wsch., przerzut sprzętu wojskowego do Izraela w 1973 (Starliftery wykonały wtedy 421 lotów) i Zairu w 1978. Interesującym sprawdzianem samolotów C-141A były przeprowadzone kilkakrotnie manewry sił NATO pod kryptonimem Reforger, polegające na przerzuceniu wojska z USA do RFN. W 1976 Starliftery przewiozły w ramach tej operacji 12 859 żołnierzy i 250 ton sprzętu w 153 lotach. Niewielką liczbę samolotów C-141A przystosowano do przewozu rakiet balistycznych LGM-30F/G Minuteman 2 i 3. Rakieta transportowana jest w specjalnym kontenerze o masie całkowitej 39 103 kg. W ramach tej modyfikacji wprowadzono lokalne wzmocnienia niektórych elementów kadłuba.

Kilkanaście lat eksploatacji samolotów C-141A wykazało, że potrzebne jest wyposażenie ich w urządzenia do tankowania paliwa w powietrzu. Okazało się również możliwe powiększenie objętości ładowni i udźwigu. W związku z tym, w połowie 1976 zawarto kontrakt między USAF a firmą Lockheed Georgia, wartości 24,3 mln dol, na modyfikację samolotu C-141A nr seryjny 66 0186. Przeróbki obejmowały wstawienie dwóch nowych segmentów kadłuba przed (długości 4,06 m) i za skrzydłami (3,05 m) oraz instalację urządzeń do uzupełniania paliwa w powietrzu. Zmieniono też geometrię oprofilowania przejścia płata w kadłub, co zmniejszyło opór aerodynamiczny przy korzystniejszym rozkładzie siły nośnej, nie powodującym spadku wytrzymałości zmęczeniowej skrzydła, pomimo większej masy samolotu. W wyniku modyfikacji długość kadłuba wzrosła o 709 cm, powierzchnia podłogi ładowni o 21,65 m², a jej objętość — o 59,47 m³. Tym samym zdolność przewozowa samolotu zwiększyła się o 30%.

Zmodyfikowany samolot o oznaczeniu YC-141B wyholowano z hali montażowej w Marietta 8.01.1977. Pierwszy lot odbył się 24.03.1977. Program prób z YC-141B został zakończony w lipcu tego samego roku po wykonaniu 79 lotów badawczych o łącznym czasie 156 h. Koszt całego przedsięwzięcia okazał się tańszy o 4 mln od sumy przewidzianej w kontrakcie.

Rok później, w lipcu 1978, Lockheed otrzymał kontrakt wartości 400 mln dol. na przebudowę wszystkich C-141A używanych przez MAC — na wersję C-141B. Pierwszy spośród 271 przebudowanych samolotów dostarczono 4.12.1979. Program modyfikacji trwał 4 lata i zakończył się w 1982. Dzięki niemu uzyskano takie same korzyści, jakie wynikałyby ze zbudowania 90 nowych samolotów C-141A, bez konieczności szkolenia nowych załóg i budowy dodatkowego wyposażenia naziemnego.

Samoloty C-141B stanowią obecnie trzon amerykańskiego lotnictwa transportowego. Używanych jest 271 Starlifterów zgrupowanych w 13 skrzydłach lotnictwa transportowego MAC, należących do 21 i 22 armii powietrznej.

W 1967 firm Lockheed Georgia opracowała również cywilną wersję samolotu transportowego — Model 200 Starlifter. Różniła się ona od C-141A typem silników — Pratt-Whitney JT3D-8A o ciągu 93,44 kN każdy i większą objętością zbiorników paliwa. Powstał również projekt innej wersji cywilnej — Model 300-101 Super Starlifter z silnikami Pratt-Whitney JT3D-5A z kadłubem przedłużonym o 11,28 m, bocznym łukiem ładunkowym i zwiększoną do 12 liczbą kół podwozia głównego.

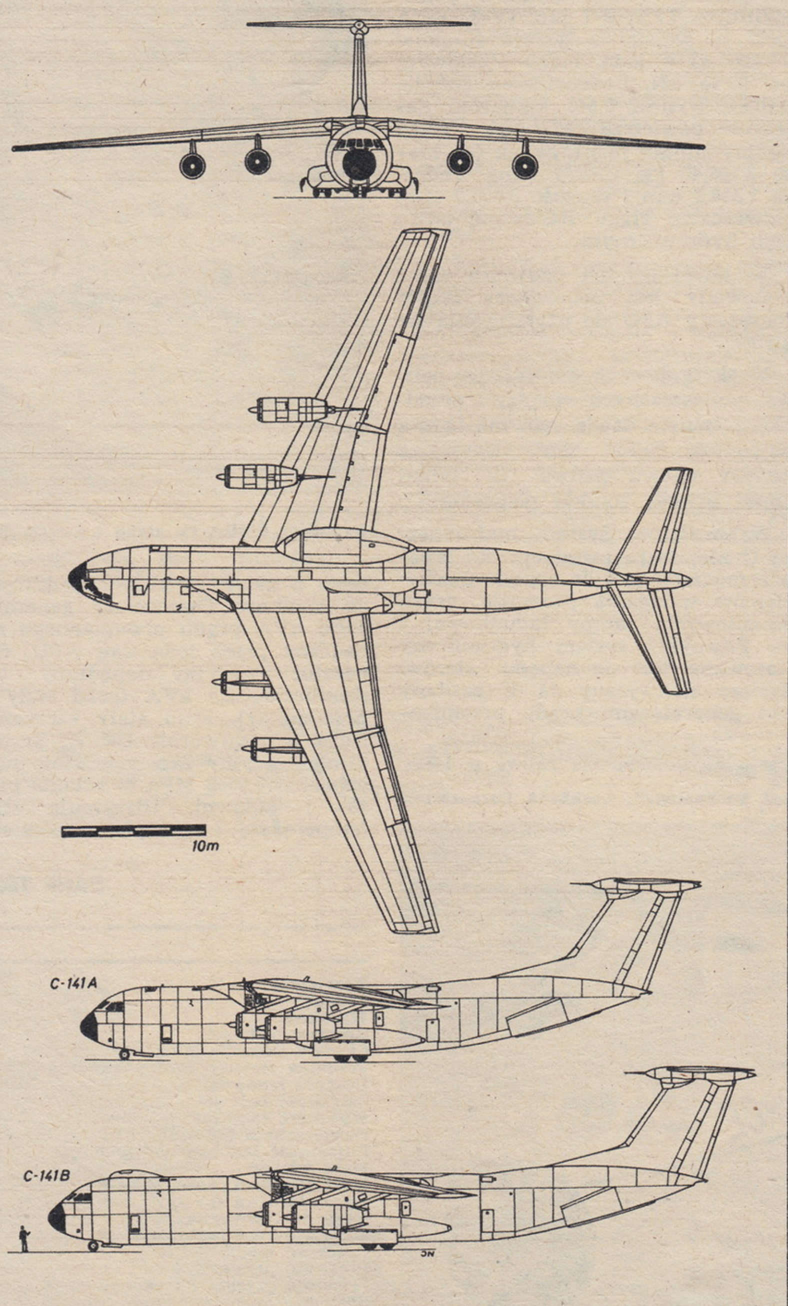
Na początku lat siedemdziesiątych jeden C-141A został przebudowany na latające obserwatorium astronomiczne do badań w paśmie promieniowania podczerwonego i submilimetrowego. Samolot ten lecąc na wysokości 12 000 m dokonuje obserwacji za pomocą teleskopu o średnicy zwierciadła 91,5 cm. Teleskop umieszczony jest wewnątrz kadłuba, w osobnym przedziale, zaś otwór do obserwacji od strony dziobu osłonięty jest „kołnierzem aerodynamicznym" zapewniającym właściwy opływ strug powietrza. Samolot ma oznaczenie NASA 714 i nazwę KAO (Kuiper Airborne Observatory).

Konstrukcja. Całkowicie metalowy, 4-silnikowy, odrzutowy samolot transportowy w układzie grzbietopłata.

Skrzydła o skosie 25° w 25% cięciwy mają obrys trapezowy i wznios ujemny —1°12' w 25% cięciwy. Powierzchnia skrzydła wynosi 299,90 m². Profil NACA 0013.00 (modyfikowany) u nasady i NACA 0010.00 (modyfikowany) na końcówce. Skrzydło konstrukcji półskorupowej, typu fail safe, 5-częściowe, dwudźwigarowe. Lotki z klapkami odciążającymi, sterowane zdwojonym systemem hydraulicznym i z awaryjnym układem ręcznym, mają powierzchnię 15,88 m². Klapy systemu Lockheed-Flower segmentowe, sterowane jak lotki, mają powierzchnię 25,55 m². Wielosegmentowe spoilery o łącznej powierzchni 49,15 m² rozmieszczone są na obu powierzchniach skrzydła, w pobliżu klap. Ochrona przeciwoblodzeniowa za pomocą gorącego powietrza tłoczonego ze sprężarek silników do przewodów w noskach skrzydeł oraz w obudowach wlotów powietrza do silników. W skrzydłach znajdują się integralne zbiorniki paliwa.

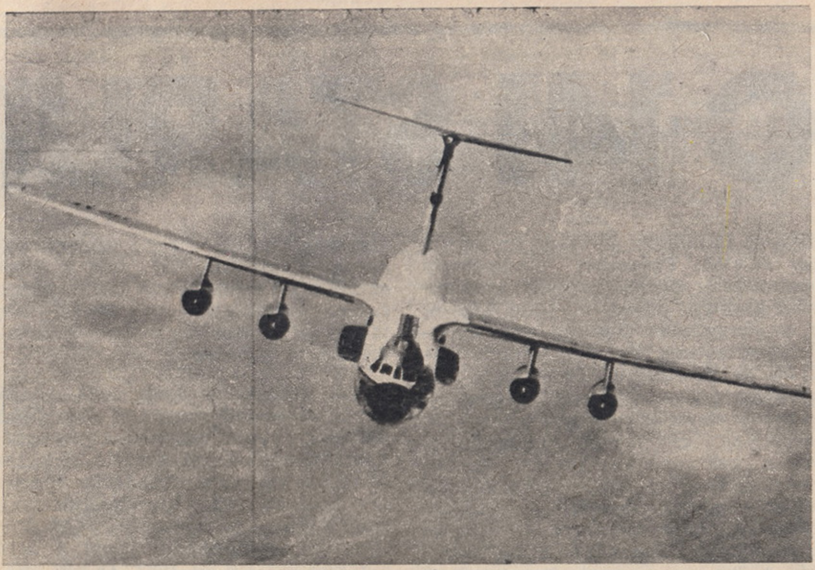
Kadłub konstrukcji półskorupowej, typu fail safe, o przekroju zbliżonym do kołowego i zbudowany z klasycznych stopów aluminiowych. W przodzie mieści anteny radarowe i część aparatury elektronicznej. Dalej znajduje się kabina z fotelami I i II pilota, inżyniera pokładowego, nawigatora i dwóch członków załogi rezerwowej, dwoma miejscami do spania, a za nią — kuchnia, mały magazyn żywności, szatnia i toalety. Pod pomieszczeniami załogowymi znajduje się komora podwozia przedniego, zaś nad nimi — urządzenie do uzupełniania paliwa w locie (tylko w C-141B).

Środkową część kadłuba zajmuje ładownia. Specjalnie wzmocniona podłoga produkcji firmy Bell Aerosystems pozwala na ustawienie na



Rysunek przedstawia samoloty C-141A i C-141B (Rys.: Jacek Nowicki). Przekrój perspektywiczny samolotu Starlifter był zamieszczony w dziale „Rakietą po świecie" w SP nr 38 z 21.09.1984.

niej bardzo ciężkich obiektów o dużym nacisku, np. pojazdów pancernych. Ładownia umożliwia przewożenie palet 463L (C-141A może przewozić 10, C-141B 13 palet). Dla ułatwienia załadunku i wyładunku palet, w podłogę wmontowano rolki i prowadnice szynowe chowane przy transporcie innych rodzajów ładunków. C-141 może przewozić w ładowni 90% typów uzbrojenia amerykańskiej armii lądowej, a także śmigłowce (np. 2 UH-60A Blackhawk). Ładownia jest ciśnieniowa i klimatyzowana, dzięki czemu można przewozić w niej 154 żołnierzy lub 123 w pełni wyposażonych spadochroniarzy na siedziskach usytuowanych przodem i tyłem do kierunku lotu. Możliwy jest transport rannych na noszach (80 osób) wraz z personelem medycznym (16 osób).



Lockheed C-141B Starlifter w locie.

Za ładownią znajduje się rampa ładunkowa. Otwór otrzymany po jej opuszczeniu i otwarciu 2 umieszczonych powyżej pokryw pozwala na przesunięcie obiektu o rozmiarach bliskich szerokości i wysokości ładowni. Rampa może być otwierana w czasie lotu dla dokonania zrzutu ładunku. Drzwi załogi znajdują się po lewej stronie, w przodzie kadłuba; drzwi desantowe po obu stronach kadłuba w jego tylnej części, wyjścia awaryjne na obu bokach kadłuba i na grzbiecie.

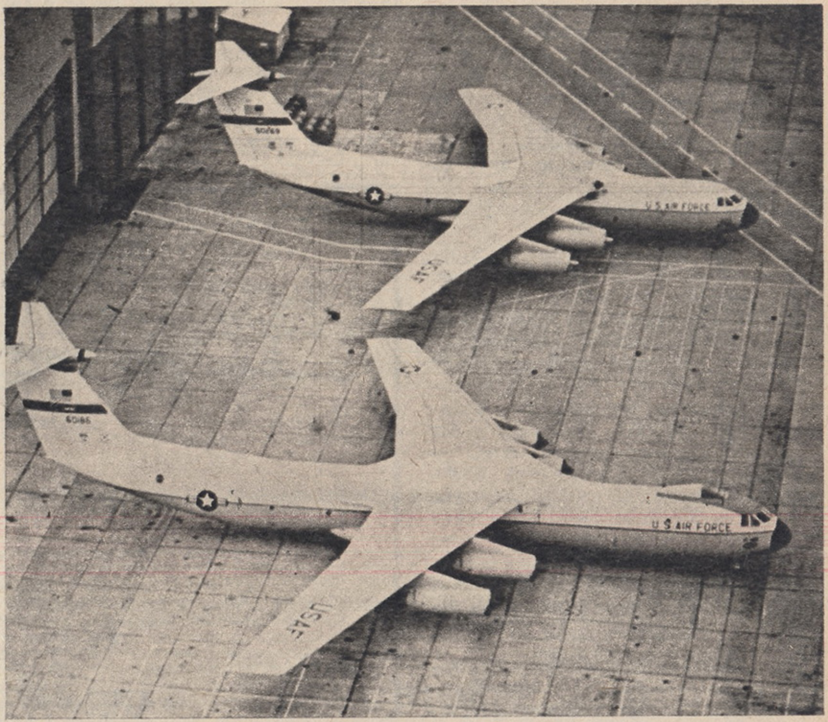
Usterzenie konstrukcji typu fail safe, w układzie T. Skos statecznika poziomego o obrysie trapezowym 25° w 25% cięciwy. Usterzenie poziome o powierzchni 35,02 m^2 ze zmiennym kątem zaklinowania, poruszane elektrycznie lub niekiedy hydraulicznie. Usterzenie pionowe ma powierzchnię 30,57 m^2. Stery wysokości (pow. 9,85 m^2) i ster kierunku (pow. 8,04 m^2) poruszane są zdwojonymi systemami hydraulicznymi. Trzeci, niezależny system może zastąpić jeden z nich. Wszystkie stery mogą być w wypadku awarii poruszane ręcznie. Usterzenie poziome ma elektryczną instalację przeciwoblodzeniową.

Podwozie składa się z 3 zespołów: podwozia przedniego firmy Menasco Manufacturing. Wszystkie zespoły wciągane do przodu: podwozie główne do opływowych gondoli po bokach kadłuba. Amortyzatory olejowo-gazowe. Goleń podwozia przedniego ma 2 koła o wymiarach 0,914 x 0,279 m (ciśnienie w oponach 1,37 MPa). Podwozie główne składa się z dwóch wózków czterokołowych z kołami 1,118 x 0,406 m (ciśnienie w oponach 1,02—1,24 MPa). Hamulce tarczowe, wielopłytowe poruszane hydraulicznie z niezależnym systemem przeciwblokadowym i przeciwślizgowym firmy Bendix Pacific.

Zespół napędowy składa się z 4 dwuprzepływowych silników Pratt-Whitney TF33-P-7 lub TF-33-P-7A (jest to wojskowa wersja silników JT3D-5A) o jedn. ciągu startowym po 93,40 kN. Jednostkowe zużycie paliwa wynosi 0,540 kg/daN.h, natężenie powietrza 227 kg/s, spręż ogólny silnika 16,0:1. Silnik ma masę 2 106,45 kg, maksymalną średnicę 1 346,2 mm i długość 3 606,9 mm. Odwracacze ciągu sterowane układem hydraulicznym.

W lewej gondoli podwozia zainstalowany jest pomocniczy zespół napędowy APU do użytkowania na ziemi.

10 skrzydłowych zbiorników paliwa umieszczonych między przednim i tylnym dźwigarem ma łączną pojemność 89 300 dm^3. Zdwojone zawory wlewu paliwa w tylnej części prawej gondoli podwozia.



Samoloty C-141A (w głębi) i C-141B (bliżej) na lotnisku wytwórni Lockheed Georgia.

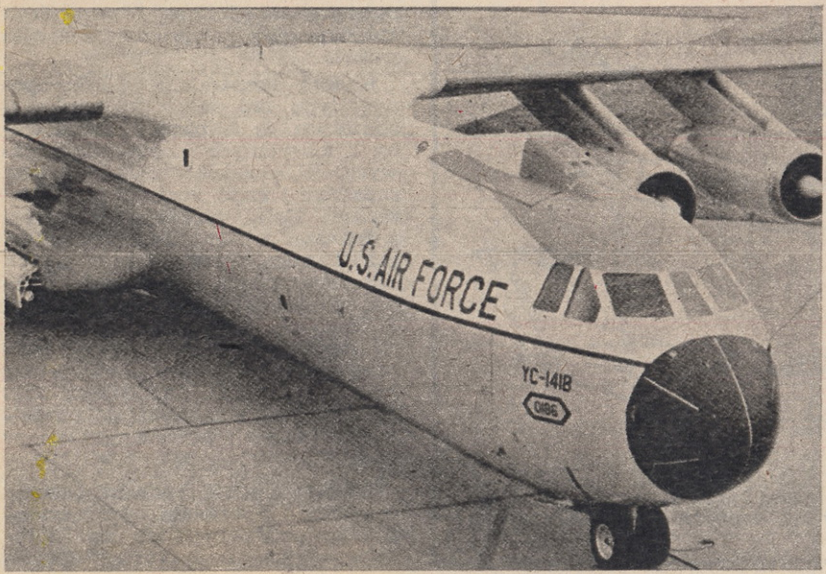
Wyposażenie. System hydrauliczny (3 niezależne instalacje 20,6 MPa) przeznaczony do napędu mechanizmów wciągania podwozia, drzwi desantowych, rampy ładunkowej i in. Zdwojony system hydrauliczny stosowany jest do napędu sterów. System elektryczny 24 V zasilany jest generatorami prądu przemiennego o mocy 40 kVA napędzanymi do silników. Pomocniczy generator 40/50 kVA prądu przemiennego napędzany przez jednostkę APU. Generator awaryjny napędzany hydraulicznie 2,5 kVA (prąd stały i przemienny). Prąd stały otrzymuje się z 2 przetwornic 200 A. System klimatyzacyjny zapewnia stałe nadciśnienie 0,0568 MPa w kabinie pilotów i ładowni. Utrzymuje stałą temperaturę i wentylację pomieszczeń. Awionika: aparatura nawigacyjna ARN-21, TACAN, LORAN-C, radar nawigacyjno-pogodowy APN-59B, radar APN-147, radiolokator dopplerowski ASN-35. Do łączności radiowej służą aparaty nadawczo-odbiorcze HF i VHF. Samolot wyposażony jest w system AWLS służący do automatycznego lądowania przy złych warunkach atmosferycznych. Z systemem AWLS współpracuje zespół komputerów pokładowych.

Malowanie: w latach sześćdziesiątych Starliftery miały barwę naturalnego duralu, potem wprowadzono schemat: spód kadłuba i skrzydeł jasnoszary, wierzch biały, kolory rozdzielone wąskim, czarnym paskiem; nos kadłuba czarny matowy, za kabiną napis US AIR FORCE, na stateczniku pionowym numer taktyczny, napis MAC i flaga narodowa USA. Znaki rozpoznawcze w tylnej części kadłuba i na górnej powierzchni lewego skrzydła, na prawym skrzydle napis USAF (na dolnej powierzchni skrzydła odwrotnie).

Ostatnio samoloty C-141B przemalowywane są w kolory kamuflażu European One: cały samolot pokryty nieregularnymi plamami w kolorach niebieskim i zielonym. Znaki rozpoznawcze zostały zmniejszone i malowane są w jednym kolorze.

JACEK NOWICKI
KRZYSZTOF ZIĘCINA

Wersja C-141B została wyposażona w urządzenie do uzupełniania paliwa w locie, które zainstalowano nad kabiną pilotów.
Zdjęcia: „Aviation Week and Space Technology", Lockheed Corporation



DANE TECHNICZNE

	C-141A	C-141B
Rozpiętość	— 48,74	48,74 m
Długość	— 44,20	51,31 m
Wysokość	— 11,96	11,90 m
Rozstaw podwozia	— 5,33	5,33 m
Cięciwa skrzydła u nasady	— 10,11	10,11 m
Średnica cięciwy aerodynamiczna	— 6,77	6,77 m
Długość ładowni	— 21,34	28,55 m
Szerokość ładowni	— 3,12	3,12 m
Wysokość ładowni	— 2,77	2,77 m
Powierzchnia ładowni	— 66,70	88,35 m^2
Pojemność ładowni nad podłogą	— 186,86	244,33 m^3
Masa własna	— 60 678	67 970 kg
Masa startowa maks. (2,25 g)	— 143 600	156 444 kg
Masa startowa (2,5 g)	— 134 797	174 418 kg
Masa do lądowania	— 116 800	153 224 kg
Masa ładunku maks. (2,25 g)	— 32 136	40 439 kg
Prędkość maksymalna	— 919	916 km/h
Prędkość przelotowa	— 908	900 km/h
Prędkość przelotowa ekonomiczna	— 797	796 km/h
Rozbieg	— 1 317	1 829 m
Długość startu na wys. 15 m	— 1 722	1 768 m
Długość lądowania z wys. 15 m	— 1 265	1 128 m
Dobieg	— 683	1 174 m
Pułap praktyczny	— 12 680	—
Zasięg z ładunkiem maksymalnym	— 6 565	5 148 km

132 ESKADRA MYŚLIWSKA

JERZY PAWLAK

14 WRZEŚNIA eskadra miała tylko 9 samolotów, w tym 7 gotowych do zadań bojowych. W tym dniu przeważały loty rozpoznawcze, gdyż 34 eskadra już nie wykonywała lotów operacyjnych. Rano odlecieli do Kierza ppor. rez. Czachowski i pchor. rez. Gabriel, odprowadząjąc 2 P-11 uszkodzone pociskami. Do południa rozpoznawano rejony: 1) szosy Skierniewice—Żyrardów—Ożarów—Błonie; 2) rzeki Wisły od Żoliborza do Płocka i okolice zachodnie Warszawy; 3) szosy z rejonu Ozorków—Zgierz—Rawa Mazowiecka wiodące w kierunku północnym. Oto meldunki z lotów: 1) na szosach Ozorków—Zgierz—Rawa Mazowiecka nic nie zauważono; 2) stwierdzono wielkie zmasowanie wojsk nieprzyjaciela w rejonie Ożarów—Grodzisk—Pruszków. Artyleria przeciwlotnicza na stanowisku w Ożarowie; 3) zauważono kolumnę piechoty i artylerii długości ok. 3 km i drugą ok. 4 km długości w marszu z lasów w Błoniu, a drugiej ok. 3 km od Błonia; 4) przygotowania nowych przepraw na Wiśle nie zauważono; 5) Sochaczew zajęty przez Niemców, most na Bzurze zerwany; 6) silna OPL w rejonie Łowicz — lasy na płn. Skierniewice—Ożarów—Pruszków—Płock.

W południe, z rozkazu dowódcy lotnictwa eskadra przeniosła się na lotnisko Luszyn (ok. 12 km na płn. wschód od Żychlina). Z nowego lotniska pchor. Olewiński i kpr. Kuik rozpoznawali rejon Żyrardów—Łowicz wykrywając tam kolumnę długości ok. 15—20 km z silną OPL (piechota i artyleria). Równolegle por. Wiśniewski i ppor. rez. Łazowski polecieli zbadać możliwości lądowania na lotniskach Mokotów lub Gocławek. Obaj powrócili z meldunkiem, że lądowanie nie jest możliwe, gdyż byli silnie ostrzeliwani przez własne oddziały i nieprzyjaciela. Podczas rozpoznania kpr. Mazur zestrzelił 1 He-126 rozpoznającego w pobliżu Żychlina.

15 WRZEŚNIA. Dywizje Grupy Operacyjnej gen. Knolla-Kownackiego w trudnych warunkach, często atakowane z powietrza przez Luftwaffe, przegrupowały się do natarcia. Coraz cięższe warunki mają piloci 132 eskadry. Ustawiczne loty, ciągłe zagrożenia od bombowców Luftwaffe, brak właściwego wypoczynku dla personelu wyczerpywały ich siły. Ale determinacja i hart ducha trzymał ich na tej nieomal straconej pozycji. Samolotów zostało siedem.

Nadal dokonywano rozpoznań na korzyść Sztabu dowódcy Armii w 3 porach dnia: 1) czy nieprzyjaciel nie przesuwa się z Warszawy na Sochaczew; 2) rejon Skierniewice—Żyrardów — Mszczonów — Grójec — Rawa Mazowiecka i szosy Łowicz—Sochaczew; 3) czy na Wiśle od Modlina do Płocka nie ma przepraw bądź przygotowań; 4) rozpoznanie ruchu na szosach Zgierz—Piątek—Sobota, Zgierz—Ozorków—Łęczyca. Po wylądowaniu patrole meldowały: 1) nie stwierdzono marszu Niemców z Warszawy na Sochaczew; 2) na szosach z Rawy Mazowieckiej, Grójec na Łowicz i Sochaczew — nic specjalnego nie zauważono; 3) w Łowiczu płn. (lasy), Skierniewice — silna OPL; 3) w Wyszogrodzie silna OPL i duża ilość pontonów po stronie północnej; na linii rzeka Bzura od Łowicza do Sochaczewa po stronie wschodniej obserwowano nowe umocnienia ziemne; 4) na szosach ze Zgierza na Sobota—Piątek—Łęczyca nic nie zauważono.

Niezależnie od rozpoznań piloci 132 eskadry zwalczali zwiadowcze samoloty Luftwaffe. W starciach pchor. Wapniarek zestrzelił 1 Dorniera-17. Uczestniczący w walkach ppor. Kostecki przy lądowaniu wyłamał przestrzelone podwozie rozbijając samolot.

16 WRZEŚNIA. Bardzo utrudniona jest działalność eskadry przez ustawicznie krążące od wczesnego ranka niemieckie samoloty zwiadowcze, bombowce i groźne Messerschmitty. Płk pil. Kuźmiński, dowódca Lotnictwa Armii, kwaterujący w pobliskim Brzozowie, zapowiedział na rannej odprawie dowódców jednostek lotniczych, aby byli przygotowani na duży wysiłek w tym dniu, bo Armie POZNAŃ i POMORZE będą przebijać się w kierunku Warszawy. W ciągu nocy 16/17 września zająć lotnisko w rejonie Rybno—Sochaczew.

Mjr Mümler ustalił, że będą walczyć na zmianę 2 klucze: jeden w powietrzu patroluje, a drugi w odwodzie na ziemi na podsłuchu. Gdy nieprzyjaciel będzie przeważał — startuje klucz odwodowy. I klucz: mjr Mümler, ppor. Bibrowicz, kpr. Mazur. II klucz: kpt. Jastrzębski, pchor. Wapniarek. Nazwiska trzeciego pilota nie ustalono (w Dzienniku Działań Dyonu III/3 wykazany jest pchor. Nowak, ale autor otrzymał wyjaśnienie od p. Nowaka, że tego dnia nie startował, gdyż miał służbę oficera dyżurnego).

I klucz przy końcu patrolowania był atakowany przez 9 Me-110. Po krótkiej walce (Polacy początkowo sądzili, że są to bombowce) ze względu na dużą przewagę — klucz wycofał się bez strat z tej



Ppor. pil. Józef Czachowski

nierównej walki. II klucz podczas patrolowania nie miał spotkań z wrogiem. Już po wylądowaniu, w południowej stronie lotniska zauważono Henschla-126. Pchor. Nowak wspomina: „...Mjr Mümler był w tym czasie nieobecny na lotnisku. Wapniarek wskoczył do samolotu mjr. Mümlera (była to najszybsza maszyna w dywizjonie) i wystartował. Po starcie Wapniarka zjawił się na lotnisku mjr Mümler. Najpierw miał pretensje do Wapniarka, że wziął jego samolot, ale po zestrzeleniu He-126 i lądowaniu Wapniarka serdecznie mu pogratulował..."

Około 10.00 rozpoczęły się zmasowane naloty nurkujących Ju-87 i Messerschmittów-110 na zgrupowania taborów, piechoty i innych oddziałów wojsk skoncentrowanych w pobliżu lotniska 132 eskadry. Była to krwawa i niestety bezkarna masakra polskich jednostek, gdyż myśliwcy polscy nie mogli startować ze względu na zabronowane pole wzlotów w celu zamaskowania lotniska. Ponadto pole wzlotów było bardzo małe i jednokierunkowe, wymagające podkołowania na brzeg.

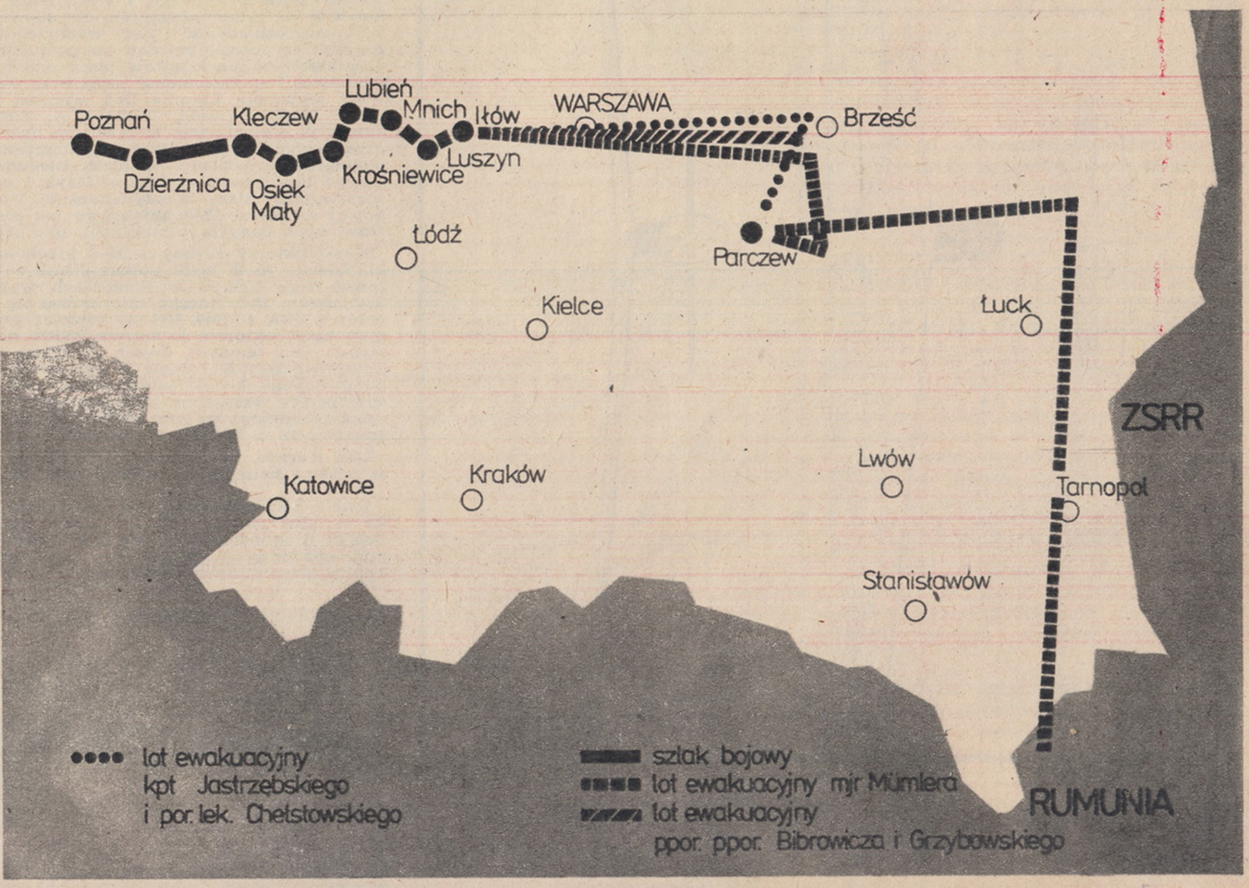
Po południu, wobec wycofujących się oddziałów własnych mjr Mümler nakazał przejście w rejon Iłowa (ok. 15 km na płd. zachód od Wyszogrodu). Wystartowało 6 P-11 w trudnych warunkach widoczności, w Iłowie znalazło się tylko 4 pilotów (zabrakło por. Wiśniewskiego i kpr. Mazura). Przy lądowaniu ppor. Wibrowicz uszkodził samolot.

Po zamaskowaniu samolotów mjr Mümler udał się wraz z kpt. Jastrzębskim na odprawę w dowództwie Lotnictwa Armii, gdzie Szef Sztabu ppłk obs. Adam Kurowski podziękował lotnikom za pracę i wysiłek bojowy. Następnie dał rozkaz: „...Samoloty o świcie przelecą do Bazy nr 3 w Kierzu. Rzut kołowy skierować za taborami Armii POZNAŃ przez Puszczę Kampinoską do Warszawy..."

17 WRZEŚNIA. O świcie, po wymontowaniu radiostacji, kpt. Jastrzębski zabrał do kabiny P-11 dr. Chełstowskiego, odlatując na południowy wschód kraju. Podobnie postąpił ppor. Grzybowski, lecąc wraz z ppor. Bibrowiczem. O kpr. Mazurze brak było wiadomości. Pozostały personel 132 eskadry odjechał rzutem kołowym. Marszruta: Iłów—Puszcza Kampinoska—Warszawa—Dęblin—Kierz. Dowódcą był pchor. Wapniarek. Pokonując olbrzymie trudności, bombardowania itp., dotarli do Warszawy.

Natomiast dowódca 132 eskadry po wylądowaniu koło Parczewa (woj. lubelskie) z braku paliwa pozostawił samolot (uszkodzony przy lądowaniu) i przedostał się do Warszawy. Ppor. Bibrowicz lecąc wraz z ppor. Grzybowskim (131 eskadra) wylądowali koło Małaszewicz także z braku benzyny. W poszukiwaniu paliwa omal nie dostali się w ręce Wehrmachtu. Porzucili samolot udając się różnymi środkami lokomocji ku granicy węgierskiej.

Doskonale wyszkoleni piloci 132



eskadry myśliwskiej przez długich 16 dni zmagali się z przygniatającą przewagą lotnictwa niemieckiego, szczególnie w II dekadzie września. Wraz z 131 eskadrą stanowili dla lotnictwa zwiadowczego i bombardującego nieprzyjaciela poważną przeszkodę w realizacji zadań.

Gen. Kutrzeba, z inicjatywy dowódcy Lotnictwa Armii płk. pil. Stanisława Kuźmińskiego, odmówił wykonania rozkazu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa z 6 września 1939 dotyczącego przesunięcia lotnictwa myśliwskiego i rozpoznawczego z obszaru operacyjnego Armii POZNAŃ, pozostawiając lotnictwo przy Armii przez cały czas walk. Była to świadoma i duża decyzja, która miała bardzo duży wpływ na przebieg walk. Właśnie takiej decyzji zabrakło gen. Szyllingowi i płk. Sznukowi z Armii KRAKÓW, którzy bez słowa sprzeciwu oddali swe najlepsze eskadry, stając się przez to łatwym i bezbronnym łupem Luftwaffe, która bezkarnie niszczyła oddziały Armii KRAKÓW znajdujące się w odwrotowym pochodzie.

Piloci myśliwscy, jak i inni, byli razem z żołnierzami Armii POZNAŃ od pierwszego do ostatniego dnia walk. Walczyli jak mogli najlepiej, aby chronić oddziały lądowe przed bombami czy rozpoznaniem Luftwaffe. Ilość zwycięstw powietrznych oraz pokaźna liczba dokonanych rozpoznań, gdy zabrakło samolotów 34 eskadrze, świadczą bezsporne o tym, jak wysokiej klasy i bojowego ducha byli piloci III/3 dywizjonu.

132 Eskadra Myśliwska, dobrze dowodzona przez kpt. Jastrzębskiego, który siebie nie oszczędzał, maksymalnie uczestnicząc w wykonywaniu bojowych zadań, mimo intensywnego udziału w lotach poniosła niewspółmiernie niskie straty w personelu, co przy stale kurczącym się obszarze operacyjnym, częstej zmianie lotnisk, a przede wszystkim ciągłych starciach, z przewagą liczebną i techniczną Luftwaffe, jest sprawą bardzo znamienną.

W dniach 1—16 września 1939 132 Eskadra Myśliwska działając w składzie III/3 dywizjonu:

— zestrzeliła na pewno 20,5 samolotów niemieckich,
— wykonała kilkadziesiąt lotów rozpoznawczych na korzyść Sztabu Armii POZNAŃ i POMORZE;

ponosząc następujące straty w personelu latającym i sprzęcie:

— polegli: pchor. Witold Jaroszka i kpr. Władysław Kuik (18.09. podczas przebijania się do Puszczy Kampinoskiej),
— ranni: pchor. Jan Maliński i Jan Pudelewicz,
— zaginęli: ppor. Mikołaj Gudelis-Kostecki i ppor. Paweł Łuczyński (niewola — kpr. Kazimierz Mazur).

Wykaz zwycięzców walk powietrznych 132 Eskadry Myśliwskiej

kpt. pil. Franciszek Jastrzębski — 3 samoloty (Me-109, Me-110, Ju-86), pchor. pil. Stefan Wapniarek — 3 samoloty (Me-109, Do-17, Hs-126), kpr. pil. Kazimierz Mazur — 2,5 samolotu (1,5 He-111, 1 Hs-126), ppor. pil. Henryk Bibrowicz — 2 samoloty (2 Ju-86), ppor. pil. Paweł Łuczyński — 2 samoloty (Do-17), pchor. pil. Jan Maliński — 2 samoloty (Me-109, He-111), pchor. pil. Jan Pudelewicz — 2 samoloty (Ju-86, He-111), ppor. pil. Mikołaj Gudelis-Kostecki — 1 samolot (Me-109), pchor. pil. Kazimierz Olewiński — 1 samolot (Do-17), kpr. pil. Wawrzyniec Jasiński — 1 samolot (Me-109), kpr. pil. Władysław Kuik — 1 samolot (Ju-86). Łącznie: 20,5 samolotów zestrzelonych na pewno, 1 samolot (Hs-126) zestrzelony prawdopodobnie (kpr. pil. K. Mazur).

Dalsze losy personelu latającego 132 Eskadry Myśliwskiej

Kpt. pil. Franciszek Jastrzębski, dowódca eskadry (1905 — 25.10.1940). Po wylądowaniu w okolicy Parczewa przedostał się do Warszawy. Po kapitulacji stolicy, przez Słowację, Węgry dotarł do Francji, gdzie był dowódcą klucza frontowego w II/1 Grouppe de Chase, w rejonie Chateaudun. Poległ w locie bojowym w walce powietrznej u brzegów Francji, odnosząc ogółem 3,5 zwycięstw powietrznych. Pochowany na cmentarzu brytyjskim w Kolonii (RFN), Dz. 4, rząd H, grób 6 (inna wersja śmierci kpt. Jastrzębskiego określa, że ciężko ranny wylądował na brzegu francuskim dostając się do niewoli i że zmarł w szpitalu Luftwaffe).

Ppor. pil. Henryk Bibrowicz. W 1942 r. przybył do Anglii. Po przeszkoleniu, latał bojowo jako dowódca eskadry w okresie 08.1944—08.1945 w 315 Dęblińskim Dywizjonie Myśliwskim zestrzeliwując ogółem 2 samoloty niemieckie. Dalsze losy nie są znane.

Ppor. rez. pil. Józef Bronisław Czechowski (1916 — 24.07.1941). Poległ w składzie 315 Dywizjonu Myśliwskiego lecąc w eskorcie bombowców. Miejsce grobu nie jest znane.

Ppor. pil. Mikołaj Gudelis-Kostecki. Okres wojny przebył w obozie jenieckim. Dalsze losy nie są znane. Zestrzelił 1 samolot.

Ppor. rez. pil. Jerzy Łazowski. Dalsze losy wojenne po działaniach 1939 nie są znane.

Ppor. pil. Paweł Łuczyński. Od 7.09.1939 przebywał w szpitalu, a następnie w obozie jenieckim. Dalsze losy nie są znane. Zestrzelił ogółem 2 samoloty.

Pchor. pil. Bohdan Anders (1918—2.06.1941). Po przedarciu się do Warszawy walczył w Szturmowym Batalionie Lotniczym. Przed kapitulacją stolicy w dniu 25.09. odleciał wraz z pchor. Ryszardem Malczewskim na PZL-5 do Rumunii. We Francji walczył w II kluczu w składzie II/6 Grouppe de Chase w rejonie Vonarce. Po przybyciu do Anglii latał bojowo w 316 Warszawskim Dywizjonie Myśliwskim. Zginął w locie treningowym zaczepiając o linę balonu zaporowego w Newport (Walia). Pochowany na cmentarzu St. Illted Churchyard, Pembrey, W. Brytania, grób 11 (kwatera RAF).

Pchor. pil. Witold Jaroszka (1915—9.09.1939). Poległ w walce powietrznej. Pochowany początkowo w majątku Krośniewice koło Kutna, a następnie na cmentarzu Pabianice.

Pchor. pil. Jan Maliński. Zestrzelony 7.09.1939 ukrywał się. Złapany przez Wehrmacht został osadzony w obozie jenieckim, skąd uciekł 28.03.1940 do Francji, a następnie przybył do Anglii. W okresie 08.1940—07.1941 walczył w 302 Dywizjonie Myśliwskim, a w czasie 06.1942.—08.1943 w 307 Lwowskim Nocnym Dywizjonie Myśliwskim. W latach 1943—1945 był kontrolerem w obsłudze radaru. Od 09.1945 latał w Transport Commando 229 Gr. India. Wojnę zakończył w stopniu kapitana. Ogółem zestrzelił 2 samoloty.

Pchor. pil. Kazimierz Olewiński (1918—29.07.1940). Po przybyciu do Francji w lutym 1940 został skierowany do Anglii. Zginął w locie ćwiczebnym w 6 O.T.U. w Wisbech (na dużej prędkości spikował uderzając w ziemię). Pochowany na cmentarzu Sutton Bridge, Lincolnshire, W. Brytania, sekcja M, grób 61.

Pchor. pil. Jan Pudelewicz. Ranny w walce powietrznej 11.09. został umieszczony w szpitalu w Kole, a następnie przewieziony do Warszawy. Dalsze losy nie są znane.

Pchor. pil. Stefan Wapniarek (1916—18.10.1940). W Anglii latał bojowo w 302 Dywizjonie Myśliwskim. Zginął w stopniu porucznika podczas przymusowego lądowania pod Chobham. Ogółem zestrzelił 4 samoloty niemieckie. Pochowany na cmentarzu Northwood, Middlesex, B. Brytania, grób 268.

Kpr. pil. Włodzimierz Chojnacki. Dalsze losy nie są znane.

Kpr. pil. Wawrzyniec Jasiński (1915—26.01.1943). W Anglii walczył w 306 Toruńskim Dywizjonie Myśliwskim. Poległ w stopniu st. sierżanta w walce powietrznej między Calais a Dunkierką, zestrzeliwując 1 samolot niemiecki. Prawdopodobnie spadł do morza. Pochowany na cmentarzu Dunkierka, Francja, działka 4, rząd 4, grób 12.

Kpr. pil. Władysław Kuik (1915—18.09.1939). Poległ podczas przedzierania się do Warszawy z kotła nad Bzurą. Miejsce grobu nie jest znane.

Kpr. pil. Kazimierz Mazur. Po zakończeniu działań wojennych przebywa w kraju. W 1945 wstąpił do WP, po czym został zdemobilizowany. Dalsze losy nie są znane. Ogółem zestrzelił 2,5 samolotu.

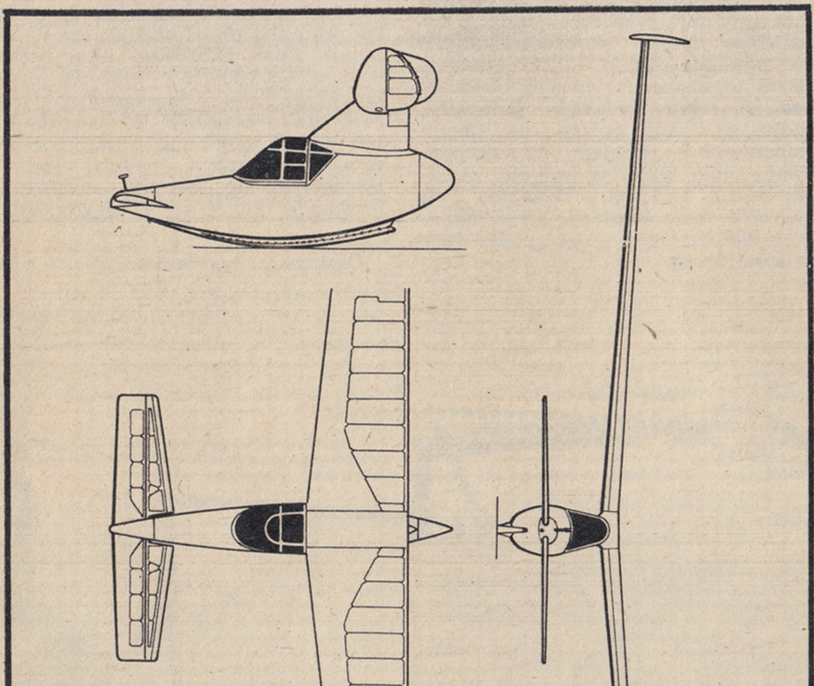
Kpr. pil. Bronisław Kazimierz Raszewski. W Anglii po przeszkoleniu w 6 O.T.U. w okresie 1941—1943 latał bojowo w 308 Krakowskim Dywizjonie Myśliwskim. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych walczył kolejno w 302 i 308 Dywizjonie Myśliwskim. Na początku 1945 skierowany do szkolnictwa lotniczego (25 E. F. TS.). Wojnę zakończył w stopniu porucznika. Dalsze losy nie są znane.

Kpr. pil. Leon Skarbecki. Dalsze losy nie są znane.

KONIEC

JERZY PAWLAK

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



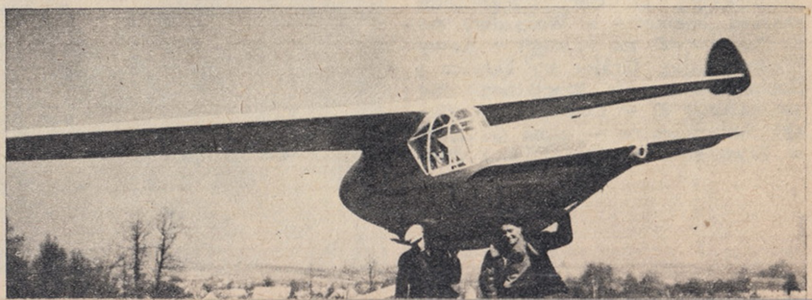
SZYBOWIEC DOŚWIADCZALNY IS-5 KACZKA

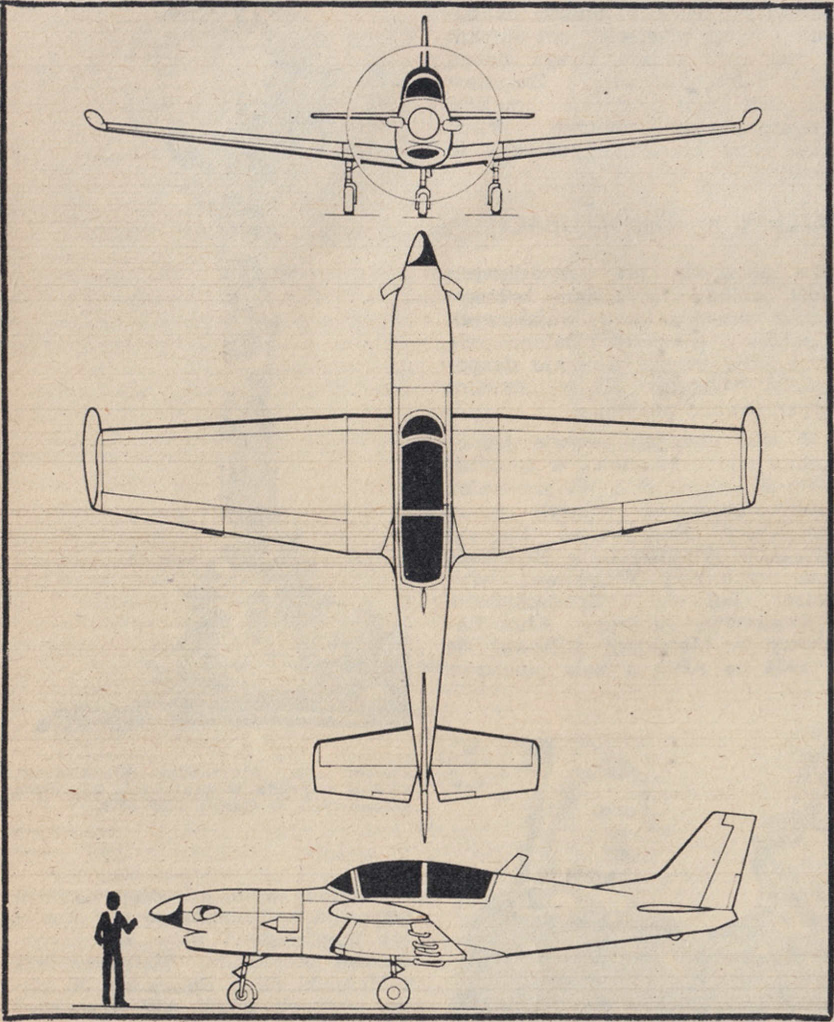
Dla zbadania przydatności układu kaczki w szybownictwie wyczynowym, jego właściwości i techniki pilotażowej, mgr inż. Tadeusz Kostia i mgr inż. Irena Kaniewska opracowali w 1949 w Instytucie Szybownictwa w Bielsku, doświadczalny szybowiec IS-5 Kaczka. Zaprojektowano go w klasie treningowej, aby przy małych kosztach przedsięwzięcia można było sprawdzić prawidłowość własnych metod obliczeniowych, a osiągi porównać z szybowcem treningowym Jeżyk (Grunau Baby-IIb) użytkowanym w aeroklubach. Szybowiec IS-5 został zbudowany w jednym egzemplarzu, a uzyskane doświadczenia miały posłużyć do ewentualnego zaprojektowania w przyszłości szybowca wysokowyczynowego w układzie kaczki. Wobec braku odpowiedniej literatury, jak i przykładów konstrukcyjnych, wykonano wiele prac analityczno-studyjnych. Po raz pierwszy w IS obliczono stateczności statyczne i dynamiczne, podłużną i boczną, starając się tą drogą rozeznać właściwości nieznanego nam dotąd układu. Do badań eksperymentalnych w locie, konstrukcję szybowca zaprojektowano w ten sposób, że można było zmieniać powierzchnie, kąty nastawienia płata przedniego i wychylenia steru wysokości oraz płyt brzegowych na końcach skrzydeł, służących do sterowania kierunkowego. Podobnie można było zmieniać różnicowość i kąty wychyleń lotek oraz znacznie zmieniać położenie środka mas szybowca, czyniąc go podłużnie statecznym, a nawet i labilnym. Zmiana podstawowych parametrów płata przedniego umożliwiła rozeznanie ich wpływu na właściwości i doskonałość szybowca. Prototyp oblatał 29.03.1949 pilot doświadczalny Piotr Mynarski. Łącznie IS-5 wykonał 117 lotów w czasie 35 h. Na szybowcu tym latali: B. Żurakowski, T. Góra, A. Zientek, A. Abłamowicz i Z. Przyjemski. Oryginalnym osiągnięciem badawczym było obliczeniowe wykrycie dobrych właściwości przelotowych przy dużych prędkościach (i nieco gorszych przy małych), w pełni potwierdzone próbami w locie. Biegunowa prędkości IS-5 była zdecydowanie lepsza od biegunowej szybowca Jeżyk i przesunięta w zakres odpowiadający szybowcom wyższej klasy aerodynamicznej. Powyżej 94 km/h była nawet lepsza od biegunowej szybowca IS-2 Mucha, co ma jeszcze większą wymowę po porównaniu podstawowych danych technicznych obu szybowców.

Konstruktorzy szybowca IS-5 przekonani byli o perspektywiczności układu kaczki. Zostało to w pełni potwierdzone w ostatnich latach olbrzymim wzrostem zastosowań tego układu w samolotach wojskowych i cywilnych, rakietach, ULM-ach. Szybowcem IS-5 Kaczka interesował się ówczesny dowódca lotnictwa oraz dr Klemperer z USA w 1949. Był on również przedmiotem rozmów inż. T. Kostii z generalnym konstruktorem lotniczym ZSRR A. Mikojanem (twórcą m. in. samolotu-kaczki MiG-8) oraz tematem dwóch odczytów w Moskwie w instytucie MAI oraz w Domu Lotnictwa w 1958. Wiele uwagi poświęciła mu też prasa zagraniczna. Dobre osiągi budowanych obecnie samolotów-kaczek B. Rutana z USA prasa zachodnia przypisuje przede wszystkim „odkrywczemu" rozeznaniu aerodynamicznego oddziaływania płata przedniego na płat główny. Warto więc przypomnieć, że sprawa ta była rozeznana w IS w Bielsku już w 1948.

IS-5 Kaczka, to jednomiejscowy górnopłatowiec konstrukcji drewnianej. Spłonął w pożarze hangaru w Łodzi w 1961. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,56 m, długość — 4 m, wysokość — 2,2 m, pow. nośna — 10 m^2. **Masy:** własna — 120,7 kg, całkowita max. — 205,7 kg. **Osiągi:** doskonałość — 17,3 z dużym sterem wysokości (19,5 ze średnim) przy 81 km/h, min. opadanie — 1,26 m/s (1,1) przy 76 km/h. Prędkość min. — 63 km/h, max. prędkość dopuszczalna (w nurkowaniu) — 250 km/h.





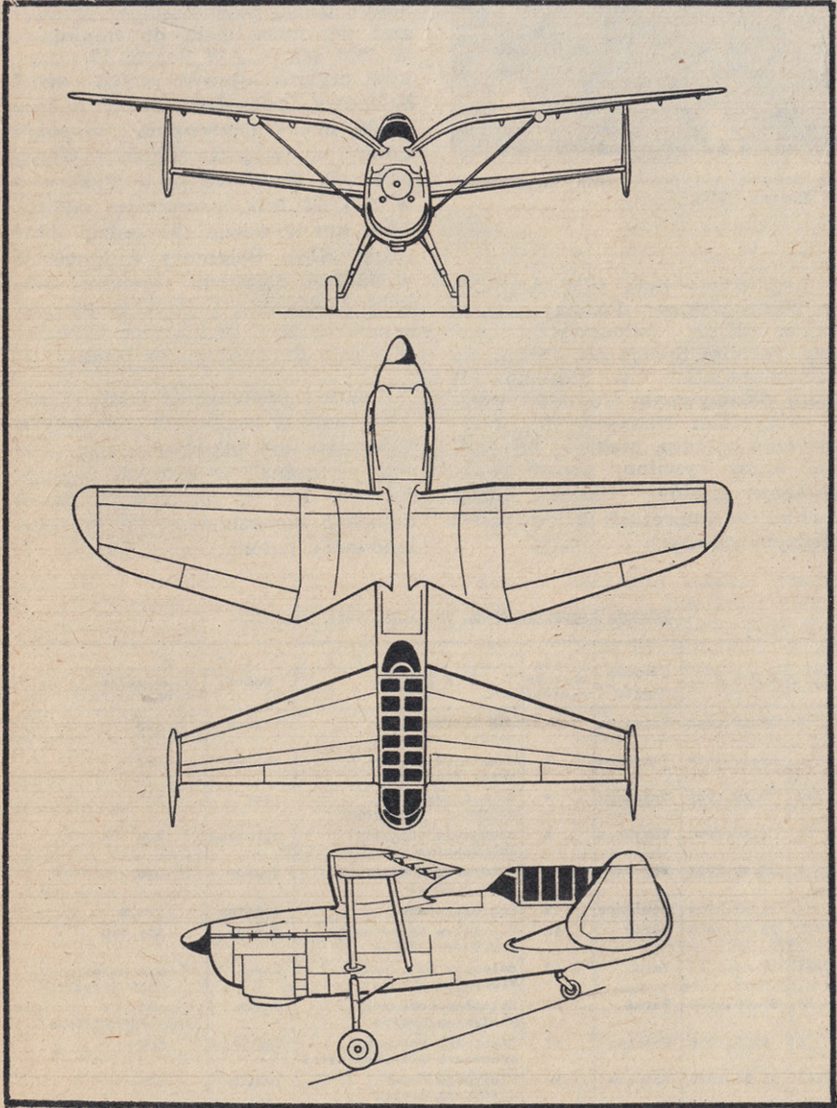
WIELOZADANIOWY SAMOLOT ICA IAR 825 TP TRIUMF



Rumuńska wytwórnia Intreprinderea De Constructii Aeronautice w Brasov opracowała turbośmigłowy wielozadaniowy samolot dwumiejscowy zaprojektowany do lotów szkolno-treningowych zbliżony swymi własnościami lotnymi do samolotów odrzutowych. Samolot ten ma wiele wspólnych cech z tłokowym samolotem tej wytwórni IAR-831 Pelican, zbudowanym prawie równolegle z IAR-825TP, choć sądząc po numerach rejestracyjnych prototypów, można przypuszczać, że powstał on nieco później (patrz SP nr 14/84). Obydwa samoloty mają prawie jednakowe konstrukcje całkowicie metalowe, lecz różnią się nie tylko rodzajem napędu i jego mocą oraz śmigłami, lecz stanowią różny sposób rozwiązania koncepcji lotów szkolno-treningowych. Samolot Pelican miał zapewnić otrzymanie osiągów podobnych do samolotów odrzutowych przy niskich kosztach eksploatacji odpowiadających typowym samolotom tłokowym. Natomiast samolot Triumf ma mieć przede wszystkim wysokie osiągi jeszcze bardziej zbliżone do samolotów odrzutowych. Maksymalna masa samolotu wzrosła o 68% w kategorii normalnej i 40% w akrobacyjnej. Rozpiętość skrzydła powiększono o 30 cm w wyniku zastosowania na jego końcach zbiorników kroplowych. Pozostałe wymiary są identyczne, w tym także wymiary kabiny (długość — 2,49 m i szerokość — 0,77 m).

Samolot ICA IAR 825TP Triumf jest wolnonośnym dolnopłatem mającym taki sam kadłub jak Pelican. Zmianie uległ głównie przód w wyniku zastosowania silnika turbośmigłowego Pratt-Whitney PT6A-25C o mocy 569 kW, dzięki czemu jest on bardziej smukły, choć ma wystające z boków rury wylotowe i duży dolny chwyt powietrzny. Kabina w układzie tandem z limuzyną o dobrej widoczności. Usterzenie konwencjonalne, wyposażone w stateczniki i stery z klapkami wyważającymi oraz odciążeniem rogowym. Usterzenie kierunku z dużym skosem dodatnim i lemieszem na kadłubie. Skrzydło trójdzielne ze stałą prostokątną częścią stanowiącą umocowanie dla goleni podwozia głównego i trapezowymi częściami zewnętrznymi wyposażonymi w klapy i lotki oraz zbiorniki na końcach. Podwozie trójkołowe z przednim kółkiem, wciągane w skrzydła i w kadłub. Śmigło trójłopatowe nastawne Hartzell HC-B3 TN-3. Paliwo w integralnych zbiornikach skrzydła i na zamówienie w zbiornikach na końcach skrzydła. Samolot ma nowoczesną sylwetkę i oryginalne malowanie. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,30 m, długość — 8,9 m, wysokość — 2,38 m, pow. nośna — 15 m², wydłużenie — 7,1. **Masy:** własna — 1 200 kg, max. startowa — 2 650 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 470 km/h, prędkość nieprzekraczalna V_{NE} — 550 km/h, przelotowa przy 75% mocy — 440 km/h, wznoszenia — 16 m/s, pułap — 9 000 m, start na wys. 15 m — 250 m, lądowanie z wys. 15 m — 300 m, zasięg — 1 400 km.



SAMOLOT MYŚLIWSKI ARSENAL-DELANNE 10

Francuska państwowa wytwórnia lotnicza Arsenal d'Aeronautique została założona w 1936 przejmując większość fabryk Bregueta i istniała do 1953, gdy weszła do zjednoczenia Nord.

W 1936 M. Delanne zaproponował zbudowanie samolotu wojskowego w układzie dwupłatowca tandem, znanego wówczas również jako dwupłatowiec Nenadowicza.

Lekki dwumiejscowy samolot Delanne 20 z silnikiem o mocy 132 kW (180 KM) był już zbudowany we Francji przez wytwórnię SAFRA, ale uległ wypadkowi przy oblocie 10.08.1938. Drugi prototyp latał dobrze od marca 1939. Po ocenie wyników prób francuskie ministerstwo lotnictwa zamówiło samolot myśliwski Arsenal-Delanne 10, bardzo zbliżony do Delanne 20.

Budowa prototypu tego samolotu była na ukończeniu w wytwórni Arsenal w Villacoublay, gdy w czerwcu 1940 zajęli ją Niemcy. Ministerstwo lotnictwa III Rzeszy rozkazało wówczas pracownikom wytwórni prowadzenie dalszych prac przy samolocie Arsenal-Delanne 10.

Po opóźnieniach wynikłych z naziemnych prób kołowania i zmianach, samolot został oblatany w październiku 1941. W drugim locie wciągnięto podwozie, a łącznie w 15 lotach próbnych w Villacoublay samolot przebył w powietrzu 6 h. Następnie samolot przetransportowano do ośrodka badawczego lotnictwa w Niemczech, gdzie ślad po nim zaginął.

Warto dodać, że w ZSRR został oblatany 5.12.1937 szturmowy samolot dwumiejscowy o takimże układzie oznaczany: Sz-Tandem, Tandem-MAI oraz MAI-3, który z silnikiem 684 kW (930 KM) rozwinął prędkość — 448 km/h na wysokości 4 250 m. W 1939—1941 rozpoczęte zostały w ZSRR próby bombowca-szturmowca BB-MAI rozwiniętego z MAI-3.

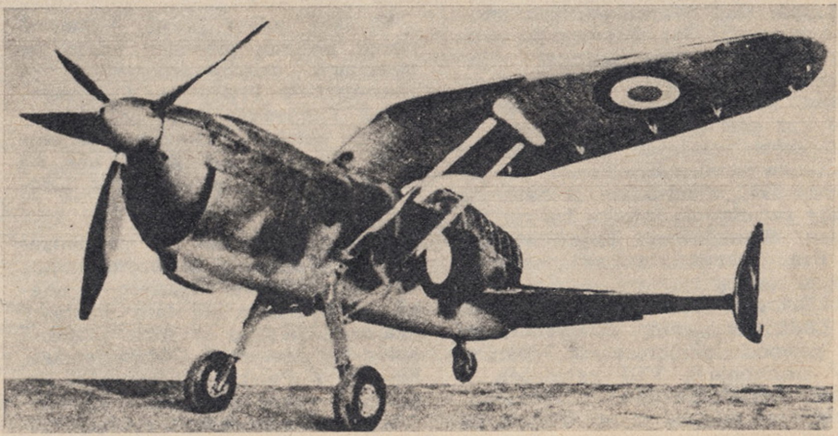
Dwumiejscowy metalowy samolot myśliwski. Płat główny typu Puławskiego („polski płat"). Podwozie wciągane.

Silnik rzędowy dwunastocylindrowy, chłodzony cieczą Hispano-Suiza 12Ycrs o mocy 633 kW (860 KM). Śmigło trójłopatowe.

Uzbrojenie (projektowane): 1 działko HS 20 mm i 2 k. masz. MAC 1934 kal. 7,5 mm w płacie oraz 2 ruchome k. masz. tegoż typu strzelca tylnego.

Malowanie: samolot w typowych plamach kamuflażowych. (W)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,12 m, długość — 7,33 m, wysokość — 3,00 m. **Masy:** brak danych. **Osiągi:** prędkość max. (4 500 m) — 550 km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 6,5 min, pułap — 10 000 m, czas trwania lotu — 1,5 h.



BALONY w Polsce

20

JERZY R. KONIECZNY

SPORT BALONOWY

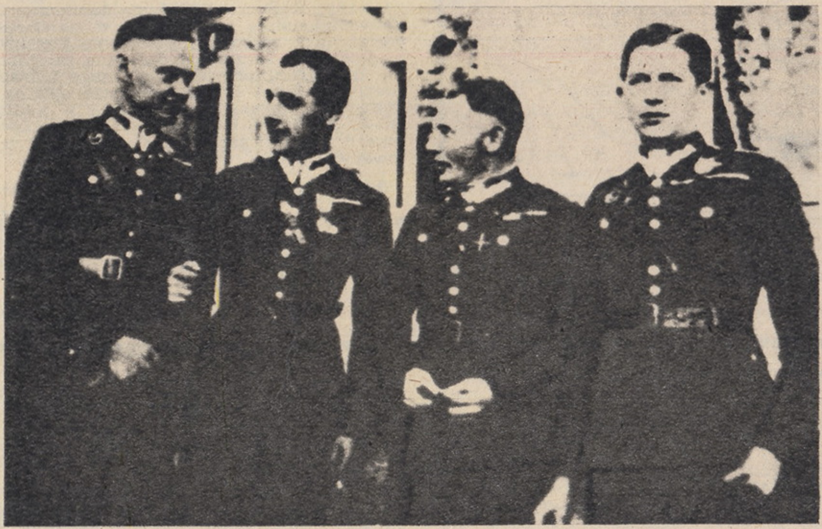
Pierwszy lot sportowy na balonie wolnym w Polsce niepodległej odbył się w lipcu 1921 w Toruniu. W latach następnych, aż do 1925, podobne loty odbywały się rzadko, głównie z powodu trudności materialnych.

Ożywienie ruchu sportowego w lotach balonowych następuje dopiero w 1925. Z inicjatywy ówczesnego szefa wydziału balonowego w Departamencie Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych, płk. Feliksa Bołsunowskiego, i przy poparciu Komitetu Stołecznego LOPP, zorganizowano w 1925 pierwsze krajowe zawody balonowe o puchar im. płk. Aleksandra Wańkowicza. Zawody te, jako główna impreza krajowa, odbywały się zasadniczo co roku. Rozgrywano w nich, zależnie od regulaminu, konkurencje: przelotu odległościowego, przelotu docelowego i czasu trwania lotów; przeloty były dopuszczalne wyłącznie na obszarze terytorium kraju.

Krajowe Zawody Balonowe o puchar przechodni im. Aleksandra Wańkowicza odegrały ważną rolę w rozwoju sportu balonowego w Polsce i wyrobiły sobie piękną tradycję.

KRAJOWE ZAWODY BALONOWE

Miejscem startu pierwszych pięciu zawodów była Warszawa. Rozegrane po raz pierwszy w 1925, z udziałem 3 balonów, zakończyły się zwycięstwem załogi w składzie: Jan Zakrzewski i Antoni Janusz, którzy przelecieli 142 km. W drugich, przeprowadzonych w 1926, startowały także tylko 3 balony; pierwsze miejsce po przeleceniu 234 km zajęła załoga: Stanisław Brenk i Jan Kowalski. Trzecie zawody odbyły się dwa lata później z udziałem 4 balonów — zwyciężyła przelotem 380 km załoga: Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński. Czwarte, rozegrane ponownie za dwa lata (1930), zgromadziły na starcie 6 balonów; zwycięstwo w nich przypadło załodze: Władysław Pomaski i Jan Zakrzewski, po przeleceniu 400 km. W piątych zawodach w 1931 brało udział już 8 balonów — pierwsze miejsce zdobyła załoga: Władysław Pomaski i Adam Stencel, po przeleceniu 325 km. Start do szóstych zawodów w 1933, z udziałem 7 balonów, miał miejsce w Jabłonnie pod Warszawą. Ich zwycięzcą został Jan Zakrzewski, który lecąc samotnie pokonał odległość 121,8 km. Po dwuletniej przerwie, krajowe zawody rozegrano po raz pierwszy poza stolicą, a miejscem kolejnych trzech startów balonów w nich był Toruń. VII zawody 1935, z udziałem 11 balonów, dały zwycięstwo załodze balonu Syrena: Stanisławwi Łojasiewiczowi i Franciszkowi Janikowi, rekordowym na tę imprezę przelotem — 609,700 km. Dwa balony, Jabłonna i Łódź, nie zostały sklasyfikowane z powodu przekroczenia granicy. W następnych, VIII zawodach w 1936, brało udział 12 balonów. Pierwsze miejsce zajęła w nich załoga: Bolesław Koblański i Władysław Kubica na balonie Sanok. Sukces swój powtórzyli na tym balonie, zwyciężając ponownie w IX zawodach rozegranych w 1937 w Toruniu, w których startowało 12 załóg balonowych. Ostatnie dwa krajowe zawody im. Wańkowicza przeprowadzono w Mościcach. W 1938 startowało 12 balonów, a pierwsze miejsce zajęła załoga: Stanisław Kotowski i Kazimierz Siemaszkiewicz na balonie Katowice. Zwycięzcą ostatnich, XI krajowych zawodów, z udziałem 14 balonów, w maju 1939, została załoga balonu Lublin: Władysław Pomaski i Kazimierz Kalisz.



Oficerowie piloci balonowi z 2. baonu w Legionowie. Od lewej: Jan Zakrzewski, Zbigniew Burzyński, Franciszek Hynek, Antoni Janusz (1934).

Z innych krajowych imprez balonowych na uwagę zasługują Lwowskie Zawody Balonowe, rozegrane 16 czerwca 1938. Startowało w nich 6 balonów; pierwsze miejsce zajęła załoga balonu Sanok: Bolesław Koblański i A. Bieniasz. Ciekawą inicjatywę podjęli działacze sekcji balonowej Aeroklubu Warszawskiego, organizując we wrześniu 1938 zawody balonowe juniorów. Impreza zgromadziła na starcie 6 balonów. Pierwsze miejsce zajęła załoga: Jerzy Osiński i Walenty Nowacki na balonie Wisła. Drugie tego typu zawody miały się odbyć w rok później, ale zostały odwołane.

W 1927 polscy piloci balonowi wzięli po raz pierwszy udział w zawodach międzynarodowych. Na zawodach w Pradze, w Czechosłowacji, startowały dwie polskie załogi na polskich balonach o pojemności 750 m³ każdy. Zajęły one, na 11 startujących zawodników, dobre miejsca — drugie i piąte.

W 1929 Aeroklub RP zorganizował w Poznaniu Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych, z okazji odbywającej się tam wystawy krajowej. Wzięło w nich udział 7 załóg balonowych z Czechosłowacji, Francji i Polski. Startując z Poznania, wszystkie balony wylądowały w Niemczech. Zwyciężył pilot francuski Noguer, przelatując 361 km w czasie 19 godzin. Drugie miejsce zajęła załoga polska: Kraczkiewicz i Antoni Janusz; na balonie Gdynia przelecieli oni 354 km w czasie 22 godzin. Druga załoga polska: Jan Sielewicz i Zbigniew Burzyński zajęła szóste miejsce, przelatując na balonie Wilno 262 km w czasie 21 godzin i 40 minut.

BALONY W AEROKLUBACH

Do początku lat trzydziestych sport balonowy uprawiany był wyłącznie przez pilotów wojskowych z polskich jednostek balonowych, które jako jedyne w kraju dysponowały balonami. Kluby cywilne zorganizowano później.

W 1933 powstały prawie jednocześnie sekcje balonowe w aeroklubach: Krakowskim i Warszawskim. Kluby Balonowe założyli także pracownicy Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach oraz pracownicy Wojskowej Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie-Jabłonnie. Klub Balonowy w Mościcach afiliował się w 1934 do ARP, a koło balonowe w Legionowie było filią Aeroklubu Warszawskiego. Później powstał jeszcze Klub Balonowy „Guma" przy Polskiej Spółce dla Przemysłu Gumowego S.A. w Sanoku. W miarę pokonywania trudności, przede wszystkim finansowych, otrzymywania sprzętu, niekiedy od wojska, kluby cywilne organizowały szkolenie pilotów, biorąc udział również w imprezach krajowych i międzynarodowych.



Puchar im. Aleksandra Wańkowicza, główna nagroda w krajowych zawodach balonowych w latach 1925—1939.

Najsilniejszymi ośrodkami cywilnego sportu balonowego pod koniec lat trzydziestych były: sekcja balonowa Aeroklubu Warszawskiego i Mościcki Klub Balonowy. W stolicy, członek sekcji AW Franciszek Janik, był inicjatorem tzw. jumpingu — skakanki balonowej, czyli skoków pilotów zaopatrzonych w jeden lub kilka mniejszych balonów o takiej pojemności, że zmniejszał ich masę ciała do minimum. W 1937 sekcja AW liczyła 17 członków czynnie uprawiających sport balonowy, posiadała balon Syrena (1 200 m³) i użytkowała wypożyczony z wojska balon Gopło (450 m³). W tymże roku wykonano w AW 24 loty, przelatując ogółem 1 800 km w czasie 123 godzin. Mościcki Klub Balonowy dysponował w 1937 4 balonami: Mościce, Mościce I, Mościce II i Kraków; wykonano 34 loty, przelatując 4 234 km w czasie 211 godzin 50 minut.

Znaczną popularność zdobyły sobie balony w imprezach mieszanych balonowo-automobilowych p.n. „Pościg za lisem", w których zwyciężał ten, kto w określonym czasie dojechał samochodem do miejsca lądowania balonu.

KRAJOWE ZAWODY BALONOWE IM. ALEKSANDRA WAŃKOWICZA

Numer	Data	Miejsce startu	Liczba balonów /załóg/	Zwycięzcy		
				Załoga	Balon	Przeleciana odległość /km/
I	25.10.1925	Warszawa	3	Jan Zakrzewski Antoni Janusz	Poznań	142
II	19.10.1926	Warszawa	4	Stanisław Brenk Jerzy Kowalski	Poznań	234
III	30.10.1928	Warszawa	4	Franciszek Hynek Zbigniew Burzyński	Lwów	380
IV	5.10.1930	Warszawa	6	Władysław Pomaski Jan Zakrzewski	Warszawa	400
V	27.10.1931	Warszawa	8	Władysław Pomaski Adam Stencel	Kraków	325
VI	25.09.1933	Jabłonna	7	Jan Zakrzewski	Gniezno	121,8
VII	26.05.1935	Toruń	11	Stanisław Łojasiewicz Franciszek Janik	Syrena	609,700
VIII	17.05.1936	Toruń	12	Bolesław Koblański Władysław Kubica	Sanok	0,9 km od celu /lot docelowy/
IX	30.05.1937	Toruń	12	Bolesław Koblański Władysław Kubica	Sanok	100 /odl. ograniczona/
X	8.05.1938	Mościce	12	Stanisław Kotowski Kazimierz Siemaszkiewicz	Katowice	380
XI	28.05.1939	Mościce	14	Władysław Pomaski Kazimierz Kalisz	Lublin	164

MALOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH (89)

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

BARWY ZIEMI

Zimą można wykorzystać farby zmywalne i nanieść na samolot barwę białą. Nad obszarami stepowymi porośniętymi trawą wystarczy jednolita barwa zielona o odpowiednio dobranym odcieniu. Nad obszarami pustynnymi wystarczy barwa piaskowa. Nad morzem barwa szarozielona czy niebieska.

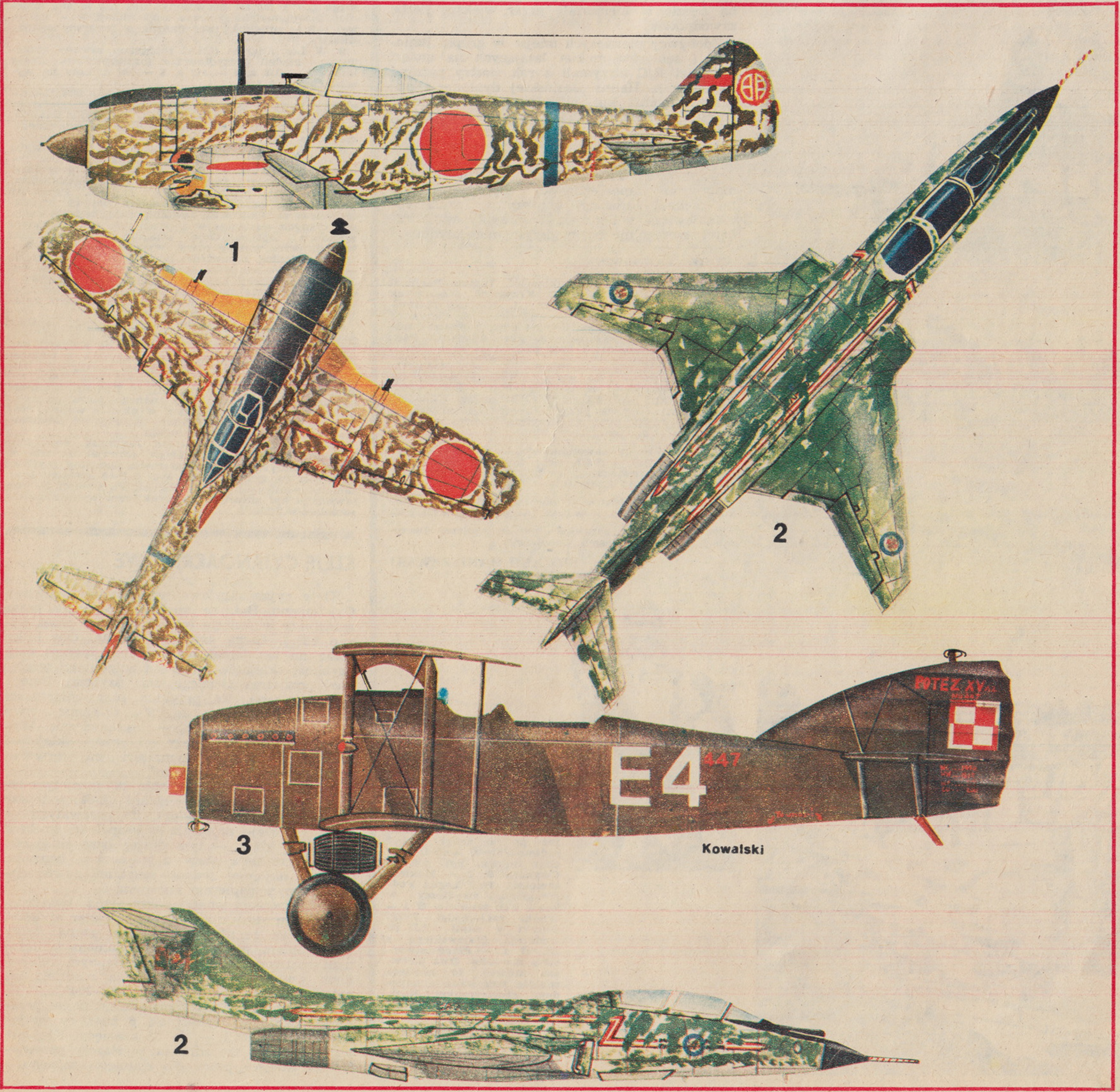
Pierwsze malowania ochronne polegały na naniesieniu na barwy naturalne plam w kolorze zielonym. Wprowadzili je Włosi i Austriacy. Taki sposób maskowania okazał się dobry i był stosowany przez cały okres działań w I wojnie światowej. Ponownie zastosowali go w II wojnie światowej Japończycy (kolor zielony nakładano na naturalny metal). Z czasem zamiast nakładania pojedynczych plamek zaczęto malować coraz to większe fragmenty powierzchni górnych samolotu aż uzyskano jednolitą barwę zieloną. Z czasem, barwę zieloną z powierzchni górnych przeniesiono na powierzchnie boczne, a w latach dwudziestych we Francji wprowadzono jednolite malowanie całego samolotu na kolor zielony. Obok barwy zielonej w różnych odcieniach wprowadzano sukcesywnie jednolite kolory odpowiadające warunkom terenowym, a więc brunatne, szare, niebieskie, piaskowe. W dalszych rozważaniach malowania takie określać będziemy jako jednobarwne. Jest ono jednym z najbardziej rozpowszechnionych we wszystkich siłach powietrznych na świecie (różnią się odcieniami barw charakterystycznymi dla danego państwa).

TABLICA

1 — Ki 44 II-Otsu, Shoki, lotnictwa japońskiego, należący do szkoły lotniczej w Akeno. Malowanie ochronne złożone z nieregularnych plam w kolorze zielonym naniesionych bezpośrednio na metal. Sposób malowania ochronnego rozpowszechniony w lotnictwie japońskim w okresie II wojny światowej.

2 — Samolot Mc Donnel CF 101 B Voodoo lotnictwa kanadyjskiego. W okresie ćwiczeń Maple Flag (1981) pomalowano go farbą plakatową, aby zapewnić lepsze maskowanie. Farbę zieloną naniesiono na stałą barwę podstawową — jasnoszarą. Zakrywała ona znaki rozpoznawcze, napisy oraz elementy dekoracyjne stosowane na tym typie samolotów w CAF.

3 — Potez XV lotnictwa polskiego w kolorze khaki (wyjątek stanowiły blachy osłon silnika). Taki sposób malowania wprowadzono we Francji (rozpowszechnił się on na wiele państw, poprzez zakupy sprzętu). Samolot przedstawiony na tablicy należał do grupy samolotów przyprowadzonych lotem z Francji do Polski pod dowództwem gen. W. Zagórskiego. Egzemplarz ten pilotował por. S. Pawluć.





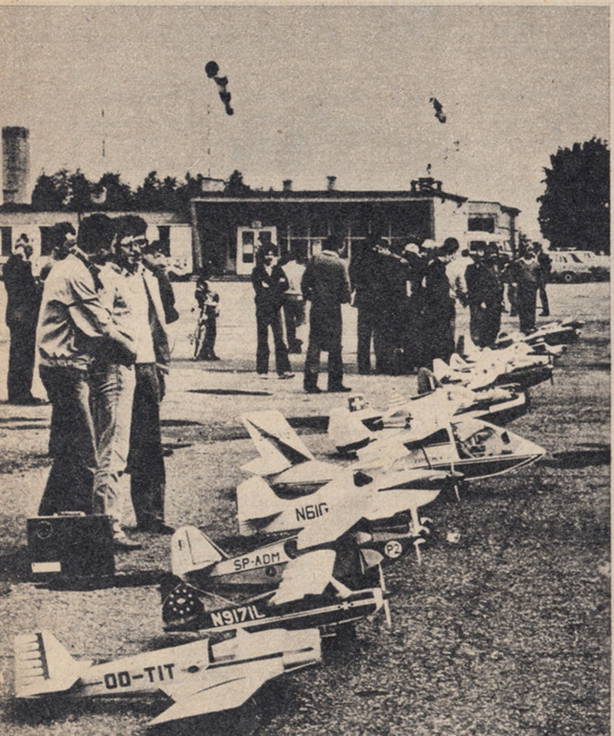
1



2



3



4

XVII MEMORIAŁ JERZEGO RÓŻAŃSKIEGO

Niespotykana pogoda towarzyszyła rozegranym w czerwcu br. na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego Lublinek zawodom makiet latających na uwięzi i R/C. Mimo wiatru i deszczu impreza zgromadziła na starcie 32 zawodników z całego kraju i wielu kibiców. Uroczystość otwarcia z udziałem wiceprezesa AŁ zakończyło złożenie wiązanki kwiatów pod pomnikiem ku czci poległych w II wojnie światowej pilotów Aeroklubu Łódzkiego oraz wciągnięcie na maszt flagi państwowej. Dwudniowa batalia sportowa, przerywana często deszczem, wyłoniła najlepszych w kraju juniorów i seniorów w kategorii makiet latających. Atrakcją zawodów był niewątpliwie start poza konkursem 2 modeli makiet R/C z napędem elektrycznym! Wszystko wskazuje na to, że ta kategoria modeli już w przyszłym roku reprezentowana będzie w memoriale przez większą liczbę zawodników.

Zdobywcy pierwszych miejsc w grupie juniorów i seniorów makiet latających na uwięzi i makiet R/C otrzymali z rąk siostry patrona zawodów p. Haliny Basińskiej dyplomy i puchary imienia kpt. pil. Jerzego Różańskiego i kpt. pil. Stanisława Cwynara. Zawodnicy, którzy zajęli 6 punktowanych miejsc w każdej kategorii modeli otrzymali nagrody w postaci balsy i akcesoriów. Nagrody te zostały ufundowane przez Polonię brytyjską dzięki staraniom oraz zapobiegliwości współorganizatora tej pięknej corocznej imprezy p. Józefa Tomankiewicza z Londynu i sprawiły wiele radości, szczególnie najmłodszym modelarzom.

WYNIKI ZAWODÓW

Juniorzy F4B (10 zawodników): 1. Tomasz Rachwał (A. Śląski) — 2 037 pkt.; 2. Krzysztof Kaczmarek (A. Wrocławski) — 1 694 pkt.; 3. Mariusz Maślankowski (A. Wrocławski) — 1 647 pkt.; 4. Krzysztof Herman (A. Warszawski) — 1 594 pkt.; 5. Piotr Buntkowski (A. Pomorski) — 1 120 pkt.. 6. Marek Podgórski (A. Pomorski) — 1 034 pkt.

Seniorzy F4B (14 zawodników): 1. Lech Podgórski (A. Pomorski) — 2 956 pkt.; 2. Ryszard Nielipiński (A. Bydgoski) — 2 008 pkt.; 3. Piotr Bury (ZHP Ostrów Wlkp.) — 1 814 pkt.; 4. Bronisław Głowacki (A. Łódzki) — 1 809 pkt.; 5. Józef Jałowiczka (A. Łódzki) — 1 743 pkt.; 6. Krzysztof Leszcz (A. Poznański) — 1 611 pkt.

Seniorzy F4C (8 zawodników): 1. Stefan Gaudyński (A. Łódzki) — 2 634 pkt.; 2. Marek Dąbrowski (A. Ziemi Mazowieckiej) — 1 857 pkt.; 3. Stanisław Marcinkowski (A. Łódzki) — 1 306 pkt.

Seniorzy F4C elektro (2 zawodników — poza konkursem): 1. Edward Kowalski (A. Łódzki) — 1 122 pkt.

Sędzią głównym zawodów był dr Andrzej Bartosiński. Sędziował zespół 6-osobowy.

EDWARD HANISZEWSKI



5

1 — Inż. Stefan Gaudyński już po raz drugi zdobył radiomodelem CSS-11 puchar imienia kpt. pil. S. Cwynara ● 2 — Makieta samolotu Tu-2 Lecha Podgórskiego, zwycięzcy w klasie F4B seniorów ● 3 — Wielki radiomodel Prząśniczki w skali 1:2,5 (!) Andrzeja Majewskiego z AŁ ● 4 — Przed otwarciem zawodów. Dwa pierwsze modele to makiety zdalnie sterowane z napędem elektrycznym Kazimierza Żmudzina i Edwarda Kowalskiego z AŁ. ● 5 — Jedynaczka zawodów — Renata Dudek, juniorka z A. Częstochowskiego, z modelem samolotu RWD-8 PWS.

Zdjęcia: Edward Haniszewski

CZY WIECIE, ŻE...

● Nowością techniczną 1984 są aparatury do sterowania proporcjonalnego modeli działające z modulacją PCM (impulsowo-kodową). Są one odporne na postronne zakłócenia impulsowe (jak aparatury FM), na zakłócenia odbiciami sygnałów od linii wysokiego napięcia, bloków mieszkalnych, ogrodzeń itp. (w innych aparaturach powoduje to drgania serwomechanizmów), a także od zapłonu iskrowego.

Aparatury PCM są z reguły wyposażone w deszyfratory z mikroprocesorami 8-bitowymi (są one produkowane również w Polsce) zwiększającymi dokładność ustawiania położeń serwomechanizmów przy 50% obciążeniu zewnętrznym z ok. 5—10% do 0,4%. Dokładność ustawiania serwomechanizmów podawana w katalogach różnych aparatur (0,1—0,2%) odnosi się zwykle do pracy bez obciążenia.

● Nowe paliwo do modelarskich silników 4-suwowych Carbulin Speed ma 5% dodatek spolimeryzowanego tlenku propylenu i 5% nitrometanu.

● W USA ogłoszono wielki konkurs z eliminacjami dla młodzieży w wieku 12—17 lat oraz dla dorosłych od 18 lat na najlepsze makiety wystawowe samolotów zbudowanych i latających w okresie 1915—1935. Skala dowolna. Główne nagrody, to wyjazdy na wystawy lotnicze w Europie i USA. Współpraca filmu i telewizji.

● W Australii wprowadzona została klasa radiomodeli szybowców o rozpiętości 2 m sterowanych tylko sterem kierunku i wysokości lub usterzeniem Rudlickiego („V"). Balast dozwolony, lecz nie można zmieniać masy modelu podczas konkurencji A — czasowej i B — prędkościowej (można w przerwie między nimi).

● W Los Angeles (USA) rozegrano zawody gumówek — modeli skrzydłowców (ornitopterów). Czasy lotów: 1 — 118 s, 2 — 112 s, 3 — 100 s. Loty na wysokości ponad 6 m.

● W Rumunii jest wydawany od maja 1984 32-stronicowy barwny dodatek modelarski do miesięcznika „Tehnium" o nazwie „Modelism". Tematyka lotnicza, rakietowa itd. Ma być dostępny u nas w prenumeracie przez „Ruch".

● W W. Brytanii rozpoczęto sprzedaż 8 kasetowych modelarskich programów do mikrokomputerów domowych Spectrum 16 i 48 K. Są to m. in. programy: Szybowce, Makiety, Optymalizacja, Napęd elektryczny, Projektowanie profili, Profile Epplera. Programy umożliwiają: przeliczanie wszelkich danych wymiarowych 40 samolotów na dowolną skalę, badanie wpływu różnych parametrów i profili na osiągi modelu szybowca, optymalizację osiągów projektowanego modelu przez zmianę masy, wyporu, oporu, prędkości itd. Według zapowiedzi prasowych w 1984 ma się pojawić w Polsce kilka typów mikrokomputerów domowych produkcji krajowej. Warto więc pomyśleć i o programach dla modelarzy. Jak dotąd (sierpień 1984) są dostępne one tylko w W. Brytanii, a ich cena światowa wynosi 12—15 dol. za kasetę.

● W czasopiśmie „Model Airplane News" z USA ukazał się w 1984 obszerny artykuł oraz opis samolotu i modelu DH Chipmunk. Niebawem do redakcji napisał list 60-letni czytelnik, Kanadyjczyk z Ontario prostujący, że samolot ten „nie był brytyjskim, wysubtelnionym przez Kanadyjczyków", lecz został zaprojektowany przez zespół DHC w Toronto, kierowany przez W. J. Jakimiuka, znanego polskiego konstruktora, który przybył tam w okresie wojny. Prototyp oblatano 22.05.1946. Potem dopiero był produkowany w W. Brytanii i Portugalii.

Dodajmy, że inż. Wsiewołod Jakimiuk, współpracownik Zygmunta Puławskiego, rozwijał od 1931 w przedwojennym PZL w Warszawie samoloty myśliwskie P-11 (w tym Kobuza), P-24 i P-50 Jastrząb oraz samolot pasażerski PZL-44 Wicher. Po śmierci Z. Puławskiego był głównym konstruktorem wymienionych samolotów PZL.

KLEJE CYJANOAKRYLOWE

Kleje cyjanoakrylowe, w rodzaju polskiego Cyjanopanu B-4, są szeroko stosowane przez modelarzy w świecie (np. w USA — przez ponad 90%). Łączą szybko i mocno. Oto kilka uwag na ten temat wg praktyki zagranicznej. Szybkość sklejania zależy od wilgotności względnej powietrza (jednego dnia szybciej, innego nieco wolniej). Na przykład przy wilgotności względnej powietrza do 30% sklejanie trwa dłużej, przy ponad 80% — błyskawicznie. Wytrzymałość spoiny zależy od czasu sklejania. Średnią wartość wytrzymałości na zerwanie przyjmuje się ok. 25 N/mm².

Im gładsze są powierzchnie sklejane, tym lepiej. Do sklejania powierzchni gładkich lepsze są rzadkie odmiany kleju, do porowatych — gęste. 1 g kleju zapewnia 80 kropel. Im grubsza warstwa kleju — tym dłużej trwa sklejanie. Do odtłuszczania służy m.in. aceton, benzyna, alkohol, najlepiej jednak przetrzeć powierzchnie drobnym papierem ściernym.

Do czyszczenia wokół spoiny przed stwardnięciem kleju stosuje się aceton lub eter etylowy. Stwardniałe resztki kleju można usunąć tylko szlifowaniem, piłowaniem, gotowaniem w stężonym roztworze sodowym z następnym spłukaniem wodą i alkoholem. Spoina rozdziela się natychmiast w temperaturze 200—300°C.

Trwałość przechowywanego kleju w temperaturze pokojowej wynosi ok. 6 miesięcy, w lodówce (ok. +3°C) — do 12 miesięcy. Klej nie jest szkodliwy dla zdrowia, wystarczy przewietrzenie miejsca pracy dla usunięcia zapachu.

NASZE TRASY

LISTY

SUKCES PILOTÓW ZE STALOWEJ WOLI W ZSRR

Redakcja „Skrzydlatej Polski".

W czerwcu br. odbyły się w Orle międzynarodowe szybowcowe mistrzostwa ZSRR. Aeroklub Stalowowolski reprezentowali piloci: Stanisław Kluk i Henryk Poźniak. W rezultacie Stanisław Kluk zajął pierwsze miejsce w klasie otwartej, a Henryk Poźniak drugie w klasie standard.

Będąc stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" od początku jej istnienia, mam zwyczaj czytania jej „od deski do deski". Długo czekałem, czy ten występ naszych pilotów zostanie przez Was zauważony i skwitowany choć drobną wzmianką. Niestety, nie doczekałem się tego.

Nie wiem, z jakiego powodu wymienieni piloci nie cieszą się względami „Skrzydlatej Polski". Jeżeli natomiast wynikło to z braku informacji, to sądzę, że mój list spełnia to zadanie.

Z lotniczym pozdrowieniem

mgr inż. **Zdzisław Sikorski**
Aeroklub Stalowowolski

Od redakcji: Wszyscy piloci cieszą się jednakowo względami „Skrzydlatej Polski", ale skoro jej o ich sukcesach nikt z aeroklubu nie informuje, to pretensje trzeba mieć do propagandy aeroklubowej.

ZAPOMNIANO O WARSZTATACH W POZNANIU

Szanowna Redakcjo!

Jestem starym czytelnikiem Waszego Pisma o 35-letnim stażu pracy w przemyśle lotniczym. Interesują mnie szczególnie artykuły związane z historią lotnictwa, publikowane na Waszych łamach. Cieszy mnie fakt, że często piszecie w ostatnich czasach o dużych zakładach związanych z lotnictwem, ale zarazem smuci mnie to, że całkowicie zapomnieliście o byłym zakładzie: Okręgowe Warsztaty Lotnicze nr 3 w Poznaniu.

Zakłady te wielokrotnie zmieniały swą nazwę do obecnej Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Poznań. Pracownicy tych zakładów w pierwszych latach powojennych zabezpieczali sprzęt poniemiecki. W Poznaniu remontowali wszystkie samoloty latające pod polskim niebem, począwszy od poniemieckich typów Klemm, Jungmann, Bestmann, Storch, Szczygieł, poprzez całą plejadę samolotów powojennych, skończywszy remonty w 1965 na Gawronie. Łącznie wyremontowano ponad 2 000 sztuk samolotów. Remontowano ponadto przyrządy pokładowe, szybowce ABC, SG-38, Salamandra, stare wyciągarki, ściągarki oraz inny sprzęt pomocniczy (m. in. motocykle desantowe — pierwowzór skuterów). W tychże zakładach produkowano szybowce Mucha-ter, Żuraw, wozy transportowe na mistrzostwa świata we Francji, komplety okuć metalowych do szybowców Czapla, Foka i Zefir. W zakładach produkowano seryjnie, również na eksport, wyciągarki Żubr, ściągarki Ryś, a także rewelacyjną na owe czasy wyciągarkę samojezdną TUR, konstrukcji Stanisława Wozicha, szefa produkcji tychże zakładów. Zakłady te mają również znaczący udział w podnoszeniu bezpieczeństwa lotów i skoków, produkując unikalny sprzęt pomiarowo-kontrolny, chociażby taki jak XS-3 czy KAPA, eksploatowany do dnia dzisiejszego.

Wspomnę jeszcze tylko (może to nieskromnie) o jakości napraw z poznańskich zakładów, gdzie nie występowały reklamacje remontowanego sprzętu, a było wiele przypadków przedłużania przez KCSP resursu płatowców nawet o 100%.

Myślę, że w okresie 40-lecia Polski Ludowej i 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego znajdziecie trochę czasu i miejsca, aby o tym zasłużonym zakładzie coś napisać.

Z wyrazami szacunku

Józef Nowak
Poznań

Od redakcji: List drukujemy z przyjemnością. Prosimy Autora o szersze opracowanie na ten temat.

KORESPONDENCJE

AEROKLUB KUJAWSKI

W czerwcu br. obroniona i wydana została praca magisterska pt. „Historia i tradycje Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu". Jej autorem jest student Marek Gołębiewski z Instytutu Nauk Społecznych Wyższej Szkoły Pedagogicznej — Zakład Wychowania Obronnego; napisana została pod kierunkiem płk. dr. Zenona Szymańczaka.

*

W dniach od 1—31 lipca br. na lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu zorganizowany został skoszarowany obóz szybowcowo-spadochronowy, w którym uczestniczyło 28 osób. Szkolenie szybowcowe odbywało się wyłącznie ze startów za wyciągarką.

Ewaryst Kościelny
Inowrocław

AEROKLUB LUBELSKI

Na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu rozegrano w dniach 14—19 lipca br. XVI Spadochronowe Mistrzostwa Lublina. Miała to być impreza międzynarodowa, zapowiadani wcześniej Węgrzy nie dojechali i na starcie stanęło 14 trzyosobowych drużyn z następujących aeroklubów: Gdańska, Krakowa, Krosna, Mielca, Zamościa, Zielonej Góry oraz WKS Grunwald i Wawel, a także sześć drużyn Aeroklubu Lubelskiego, w sumie 42 zawodników, w tym 6 kobiet.

Oficjalnego otwarcia dokonał wiceprezydent Lublina, Feliks Dobrzyński. W pierwszym dniu zawodów planowano rozegrać skoki na celność lądowania, ale z uwagi na silny wiatr udało się wykonać w godzinach popołudniowych skoki treningowe i jedną kolejkę skoków na celność liczoną do konkursu. W drugim dniu rozegrano drugą konkurencję, po trzy skoki na akrobację spadochronową. Wygrał Andrzej Mazur (Lublin) — 25.03 s. przed Mariuszem Puchałą (WKS Grunwald) — 25.33 s i Bogusławem Marszałkiem (WKS Wawel) — 26.35 s. W tym dniu Mariusz Puchała wykonał swój 2 000 skok ze spadochronem, otrzymał od kolegów gratulacje i kwiaty, a od kierownictwa aeroklubu puchar. Konkurencję celnościową, ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne, dokończono dopiero 19.07.1984 (4 kolejki skoków). Zwyciężył Marian Bobowski (WKS Wawel) — 0,00, przed Mariuszem Puchałą (WKS Grunwald) — 0,02 i Andrzejem Dziobalem (Lublin) — 0,08.

Wyniki indywidualne po dwóch konkurencjach: 1. Mariusz Puchała (WKS Grunwald) — 4 pkt., 2. Andrzej Mazur (Lublin) — 7 pkt., 3. Ryszard Galiński (WKS Wawel) — 8 pkt. Wyniki drużynowe: 1—2. WKS Grunwald i WKS Wawel po 4 pkt., 3. Aeroklub Mielecki — 5 pkt.

Bardzo interesująca na mistrzostwach była wystawa przedstawiająca zbiór wojskowych odznak spadochronowych z 60 państw świata, prezentowana przez seniora naszego spadochroniarstwa Tadeusza Litwińskiego, który przewodniczył komisji sędziowskiej.

Janusz Stachowicz
Lublin

Zdjęcie: Jacek Mirosław



KLUB ISKRA

Aleksander Kot, ul. 1 maja 23, 32-350 Pilica, nawiąże korespondencję z osobami interesującymi się lotnictwem w latach 1939—1945, a szczególnie walkami na Pacyfiku. Ponadto poszukuje wszelkich materiałów nt. samolotów P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, P-39 Aircobra, P-40. Wypożyczy, w celu zrobienia kopii, TBiU nr 3, 5, 19, 22, 32, 34, 35, 42, 48, 57, 58 lub zrewanżuje się innymi materiałami.

Bogdan Płaza ul. Warszawska 12/6, 58-371 Boguszów-Gorce, poszukuje: „Planów Modelarskich" nr 62, TBiU nr 67 oraz SP nr 3, 11/82, 5, 9/81. W zamian odstąpi: „Plany Modelarskie" nr 58, „Małego Modelarza" nr 11—12/80, 8—9/79, 3/74, 7/69, TBiU nr 62, 59, 61, 11, 70, 20, 56, 29, L+K nr 1, 3/83, 19/82 oraz luźne numery „Morza" i „Modelarza".

Zbigniew Kuzior, ul. Górska 12/16 m. 104, 42-200 Częstochowa, poszukuje książki V. Nemečka „Vojenska Letadla" t. III—V. W zamian odstąpi książki o tematyce lotniczej, m. in. „Historische Flugzeuge" t. I, „Flugzeuge aus Aller Welt" t. I—IV, „Polskie samoloty wojskowe 1945—80", „Wojna powietrzna w Polsce 1939", ponadto emalie i rozpuszczalnik firmy Humbrol oraz trzy nie sklejone radzieckie czołgi w skali 1:48, firmy Tamiya.

Marian Orliński, Księży Las 62 m. 11, 44-131 Łubie, poszukuje modeli plastykowych firm zachodnich oraz firmy Novo, a także farb Humbrol-matt i katalogów. Do wymiany przeznaczy: „Małe Modelarze", „Modelarze", „Plany Modelarskie", SP i L+K z lat 1970—1984, TBiU oraz książki o tematyce lotniczej (m. in. BSP), wojenno-morskiej i modele samolotów w skali 1:72. Może korespondować także w jęz. niemieckim i rosyjskim.

Grzegorz Cieliszak, ul. Cieszkowskiego 15/2, 82-052 Bydgoszcz, poszukuje schematu wyposażenia kabiny samolotu P-38 Lightning, srebrnej farby oraz kalkomanii do Mustanga w barwach amerykańskich. W zamian odda „Małego Modelarza" z planami samolotów Łoś i Hayabusa. Poszukuje również nabywcy nie złożonego modelu szybowca RC-Foka o rozpiętości 2,3 m.

Michał Krawczyk, ul. Śniardwy 3/22, 02-695 Warszawa, poszukuje: tomików BSP, numerów SP 5, 39—45, 50—52/78, 1—9, 13—38, 43, 44/79, całego rocznika 1980, 3, 27—29, 32—37, 40—48/81, 1, 15, 17, 19, 24, 25, 30/82 oraz modeli kartonowych, książek i publikacji dotyczących polskiego lotnictwa z okresu międzywojennego. Ma do odstąpienia w zamian: kilkanaście nie sklejonych modeli 1:72, silnik CO_2 — 0,27, luźne numery „Modelarza" z lat 1977—81, książki: „Konflikty i zbrojenia morskie 1918—1939", „Lotnictwo i Kosmonautyka" oraz adresy linii lotniczych z całego świata. Odpowie po załączeniu znaczka pocztowego.

Sławomir Okruta, ul. Dzierżyńskiego 35, 44-238 Leszczyny, poszukuje modeli niesklejonych samolotów w różnych skalach, różnych firm. Do odstąpienia ma luźne nr-y TBiU, BSP, SP i „Modelarza" oraz książkę „Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940—1945", a także „Relaksy" i „Tygrysy".

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrolotów. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, Wrocław.
(ogł. nr 93)

Kupię aparaturę RC „Pilot 4" albo „Pilot 2 MO" oraz silnik o poj. 2,5 cm³. Sławomir Kordon, 63-450 Sobótka, woj. kaliskie.
(ogł. nr 94)

Posiadam luźne numery „Skrzydlatej Polski" i „Modelarza" z lat 1974—80 oraz „Plany Modelarskie", „TLiA", „TOiV", książki o tematyce lotniczej (wykaz na życzenie), które zamienię na stare monety. Jacek Formm, ul. Sośnicka 29, 61-058 Poznań.
(ogł. nr 95)

Sprzedam książki o tematyce lotniczej. Zenon Namiotko, Szczepki, 16-304 Nowinka.
(ogł. nr 96)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Piotr Górski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 z, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

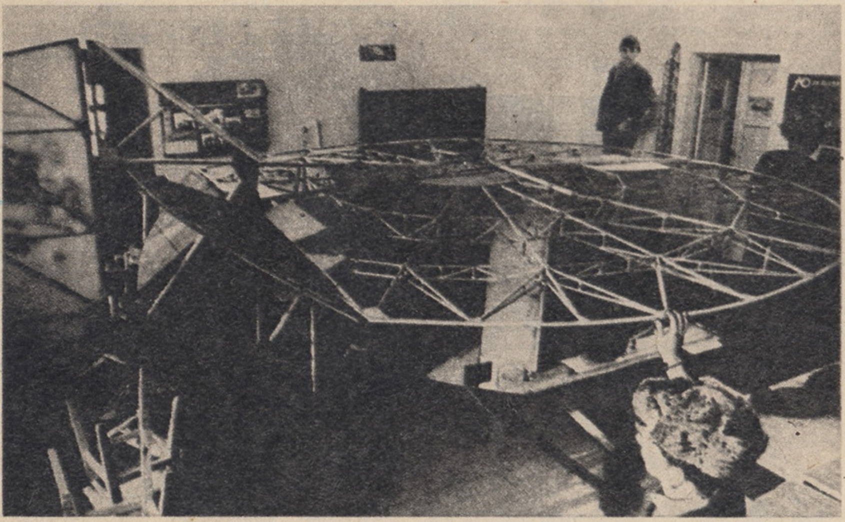
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30). Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 14.IX.1984 r. Zam. 6125. T-46.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

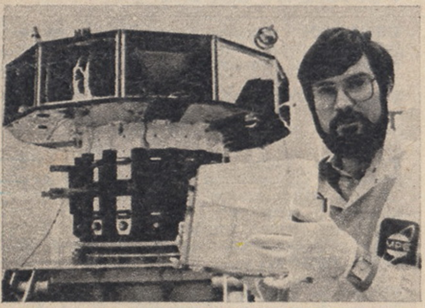
KONSTRUKCJE AMATORSKIE

Ultralekki samolot jednomiejscowy oraz pierścieniopłat Dyskoplan konstrukcji Siergieja Kudielina, pokazane na corocznej Giełdzie Pomysłów w Kramatorsku w ZSRR.





AMPTE



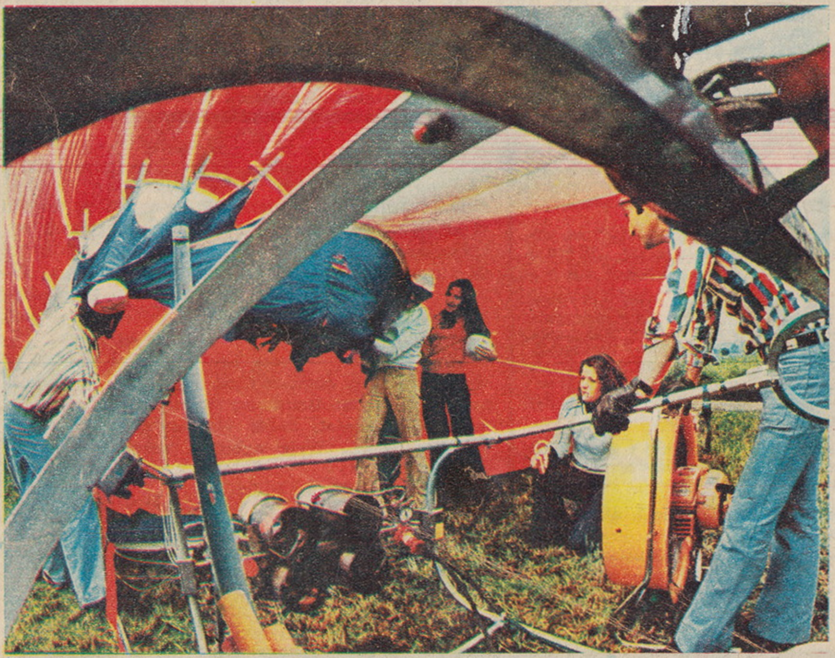
AMPTE — to satelita badawczy budowany wspólnie przez W. Brytanię, RFN i USA, a służący do eksperymentów plazmowych, tańszych niż w laboratoriach naziemnych. Oczekuje się nowych informacji o wietrze słonecznym i magnetosferze.

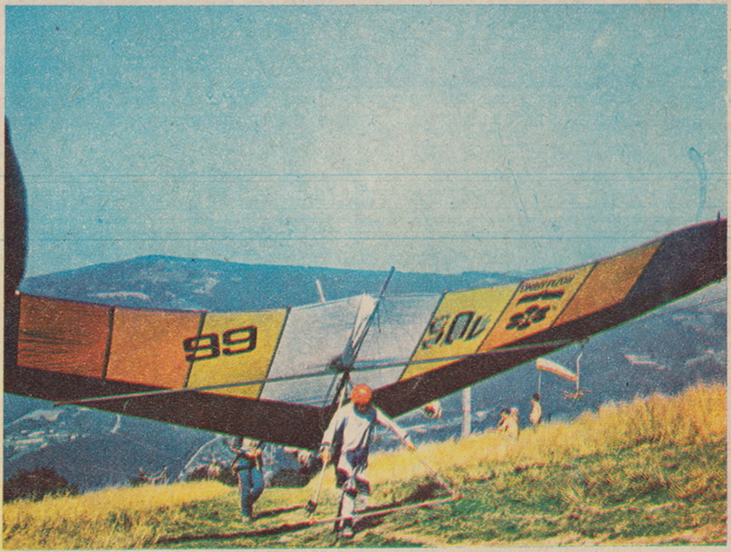
Trzy satelity miały być w sierpniu 1984, po starcie z Cape Canaveral, umieszczone na różnych orbitach. Najbardziej odległy od Ziemi (ok. 120 000 km) powstał w RFN i posłuży do sztucznego wywoływania obłoków jonowych w wietrze słonecznym i magnetosferze (pary baru i litu). Obłok baru powinien być widoczny obserwatorom ze wschodniego obszaru Oceanu Spokojnego i zachodniego USA. Masa satelity RFN — ok. 700 kg, brytyjskiego — 74 kg i amerykańskiego — 230 kg.

Na zdjęciu AMPTE z RFN w budowie oraz jeden z 5 przyrządów do pomiaru pól elektrycznych i cząstek naładowanych, sprawdzonych w naziemnej komorze-symulatorze warunków kosmicznych.

PRZED STARTEM

Napełnianie balonu na ogrzane powietrze w Szwajcarii.

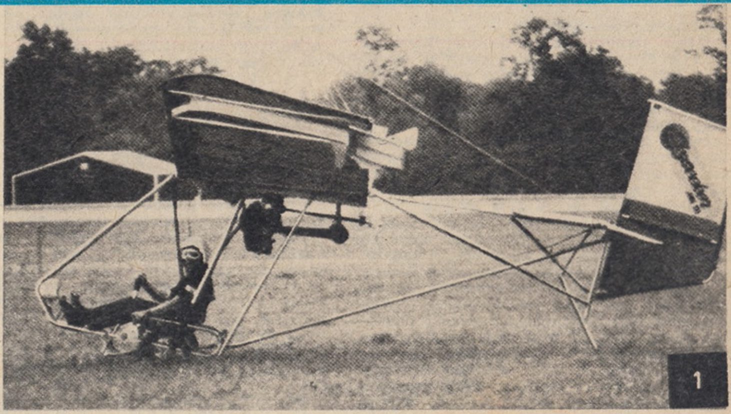




CYGNUS

Lotnia Cygnus węgierskiej pilotki Kornelii Fekete. Rozpiętość — 10,4 m, kąt wierzchołowy — 120°, pow. płata — 18 m², masa własna — 28 kg. Pokrycie dakronowe z usztywnionym noskiem profilu. Lotnia zbliżona konstrukcyjnie do francuskiego Atlasa.

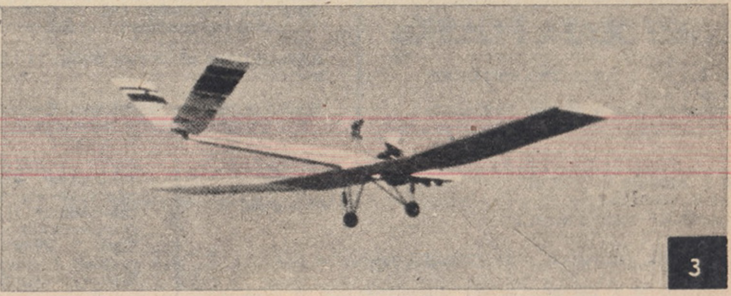
Zdjęcia i rysunki: Bogusław Witkowski, „Aero Revue", „Siemens Presse-information", „Tiechnika – Mołodioży", archiwum.



1



2



3

GALERIA ULM-ów

1. AFC Skyseeker. Jednomiejscowy ULM z Kanady. Silnik Yamaha z przekładnią o mocy 11 lub 14,7 kW. Zbiornik paliwa — 11,5 dm³. Rozpiętość — 9,75 m, pow. płata — 14,9 m². Masy — 68/179 kg, prędkości — 72/26 km/h, czas trwania lotu — 2 h 30 min, doskonałość szybowcowa — 6. Konstrukcja metalowo-dakronowa. Zbudowano kilkaset. Seryjny.

2. Hovey Whing Ding-II. Jednomiejscowy ULM z USA. Silnik np. MC-101A o mocy 8—11 kW. Zbiornik paliwa — 2 dm³. Rozpiętość — 5,18 m, długość — 4,27 m, wysokość — 1,68 m, pow. nośna — 9,1 do 10 m². Masy — 56/140 kg, prędkości — 97/42 km/h, pułap — 1 200 m, zasięg — 32 km, doskonałość szybowcowa — ok. 8. Konstrukcja drewno — metal, tworzywo sztuczne. Dane pierwszych odmian. Obecnie ULM ma mocniejszy silnik i większy zasięg. Zbudowano kilka tysięcy. Jeden jest budowany w kraju.

3. TL-1A. Jednomiejscowy ULM z USA. Silnik o mocy 8,5 kW z przekładnią 2,65:1. Zbiornik paliwa — 15 dm³. Rozpiętość — 10,36 m, długość — 5,92 m, wysokość 2,18 m, pow. płata — 13,42 m². Masy — 56/159 kg, prędkości — 145/19,5 km/h, pułap — 2 800 m, zasięg — 354 km, doskonałość szybowcowa — 15. Konstrukcja: kompozyt — metal — drewno — folia. Po wypadku i śmierci konstruktora wstrzymano w 1981 produkcję seryjną. Obecnie znów produkowany przemysłowo. Zbudowano ponad tysiąc.